ВИКЕНТИЙ КАРПОВИЧ

На «Ишаках» и «МиГах»!

16-й гвардейский в начале войны

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

55-й истребительный авиационный полк (позднее — 16-й гвардейский истребительный Сандомирский ордена Александра Невского авиационный полк) хорошо известен любому читателю, интересующемуся историей воздушной войны 1941–1945 гг. История этой части, ставшей одной из самых результативных по числу уничтоженных самолетов врага и по количеству летчиков, удостоенных звания Героя Советского Союза, отражена в многочисленных воспоминаниях летчиков, воевавших в ней. Прежде всего это мемуары трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина, а также воспоминания дважды Героя Советского Союза Г. А. Речкалова, Героев Советского Союза Г. Г. Голубева, Н. В. Исаева, К. В. Сухова и А. И. Труда. Однако, так как книги Сухова и Голубева охватывают только период 1943–1945 гг., а воспоминания Речкалова, Исаева и Труда были практически недоступны широкому кругу читателей, мнение о деятельности полка в начальный период войны сформировано в основном мемуарами Александра Ивановича Покрышкина.

Предлагаемая книга воспоминаний Героя Советского Союза Викентия Павловича Карповича, воевавшего в полку с 22 июня 1941 г. и совершившего в самые тяжелые первые месяцы войны более 250 боевых вылетов, позволяет взглянуть на события первого года войны с другой стороны. Книга особенно интересна тем, что мнение автора порой идет вразрез с мемуарами знаменитого маршала. Кроме того, «На «Ишаках» и «Мигах»!» — это не только мемуары, но и подробная хроника боевых действий 55-го полка, основанная на длительном изучении документов Министерства обороны РФ. Этот колоссальный труд, законченный незадолго до смерти автора, не был издан при его жизни и публикуется впервые.

- Викентий Карпович
  - Предисловие
  - Начало войны — 22 июня 1941 года
  - Воспоминания о детстве и юности
  - В небе Молдавии. Бельцевско-Кишиневское направление
  - Борисоглебское военное авиаучилище
  - Кодымское направление
  - Радиосвязь как средство управления воздушным боем
  - Полк продолжает аэродромный маневр
  - На Мелитопольском рубеже

- Отход к Дону
- Бои за Ростов. Контрнаступление войск Южного фронта, ноябрь-декабрь 1941 года
- Свердловка — шахта № 6
- День 16 марта 1942 года
- Авиационные труженики
- Изюм-Барвенковское направление. Оборона на Северском Донце
- Отход с Северского Донца до предгорий Кавказа
- Они не вернулись с поля боя
- Послесловие
- Иллюстрации

Викентий Карпович
На «Ишаках» и «Мигах»! 16-й гвардейский в начале войны

Посвящается детям и внукам участников Великой Отечественной войны 16-го гвардейского истребительного авиаполка.

Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке к изданию книги племяннице автора Карпович Наталье Михайловне, Качану Леонарду Ремуальдовичу, а также сотрудникам общественного объединения «Белорусская ассоциация «Конкурс» Нехаю Геннадию Владимировичу, Кугайло Александру Юрьевичу, Рудковской Марине Леонидовне, Павловскому Максиму Павловичу, Новицкому Олегу Евгеньевичу, Сак Нине Васильевне, Байнарович Евгении Николаевне.

Предисловие

Неумолимо идет время. Все дальше в историю уходят грозные годы Великой Отечественной войны, все меньше остается в живых ее участников. Но молодое поколение — наши дети, внуки и правнуки — должны знать тех, кто сражался с фашизмом, исполняя свой долг перед Отчизной, какой ценой, какими огромными усилиями и каким количеством человеческих жизней оплачены свобода и независимость нашей Родины.

Мне бы хотелось рассказать о тех, с кем вместе я сражался против немецко-фашистских захватчиков в небе войны — о своих боевых друзьях и товарищах, живых и тех, кто не вернулся с поля боя. Это командиры и политработники, летчики, инженеры и техники, авиамеханики и младшие авиаспециалисты, штабные работники 55-го истребительного авиаполка.

55-й истребительный авиаполк, один из многих авиационных частей, участвовавших в боях против немецко-фашистских захватчиков на фронтах Великой Отечественной войны, 7 марта 1942 года за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость, мужество, дисциплину и организованность, за героизм личного состава, один из первых был преобразован в 16-й гвардейский истребительный авиаполк.

За активные боевые действия во Львовско-Сандомирской операции и содействие войскам 1-го Украинского фронта в овладении городом Сандомир в 1944 году полк получил почетное наименование «Сандомирский». В этом же году за успешные боевые действия на фронтах Великой Отечественной войны против гитлеровских войск, проявленные при этом мужество и отвагу, 16-й гвардейский истребительный авиаполк был удостоен ордена Александра Невского.

За период участия в боях против немецко-фашистских захватчиков с 22 июня 1941 года по 10 мая 1945 года летчики авиаполка произвели, а техники и авиаспециалисты обеспечили 13 684 боевых вылета. В воздушных боях и на вражеских аэродромах было уничтожено 618 самолетов противника.

Люди полка прошли большой боевой путь, защищая Родину, от первого воздушного боя в небе Молдавии и до последнего в районе Праги — столицы Чехословакии. Они сражались, защищая Молдавию на рубежах рек Прут и Днестр, отстаивая южные районы Украины, Донбасса, Ростовской области в самый тяжелый период оборонительных боев 1941–1942 годов, когда приходилось с боями отходить в глубь страны под натиском превосходящих сил противника, покидать родную землю и людей, нести потери в

личном составе и материальной части, когда не хватало боевых самолетов, приходилось испытывать горечь неудач и искры радостных побед — они не дрогнули, вступая в бой с превосходящими силами противника.

Очень справедливо по этому поводу написал маршал И. Х. Баграмян: «Теперь мы знаем, что победили не только те, кто героически сражался, освобождая города и страны, но и те, кто сражался и побеждал отступая, закладывал фундамент будущих побед. И не их вина в том, что сражение было проиграно. Они сделали все, что было в их силах, и многое выше своих сил».

В 1943 году 16-й гвардейский принимает участие в знаменитом Кубанском воздушном сражении. Здесь, в воздушных боях на Кубани, родилась слава многих летчиков полка: Александра Покрышкина, Григория Речкалова, Вадима Фадеева, Павла Крюкова, Николая Искрина, Дмитрия Коваля, которым было присвоено звание Героев Советского Союза, а Александр Покрышкин позже за эти бои был удостоен второй медали «Золотая Звезда».

После воздушных сражений на Кубани гвардейцы сражались за освобождение Донбасса, содействовали войскам Южного фронта в разгроме таганрогской и донецко-амвросиевской группировок противника — 1-й танковой и 6-й армии гитлеровских войск на рубеже рек Миус и Северский Донец, освобождали Таганрог, Мариуполь, Осипенко и многие другие населенные пункты.

С сентября по декабрь 1943 года полк вел боевые действия на Южном и 4-м Украинском фронтах, содействуя сухопутным войскам в прорыве сильно укрепленного оборонительного рубежа противника по реке Молочной и обеспечивая выход наступающих войск в Северную Таврию и на подступы к Крымскому полуострову в нижнем течении Днепра.

В 1944 году полк участвует в боях на 2-м Украинском фронте в районе Яссы на территории Румынии, на 1-м Украинском фронте во Львовско-Сандомирской наступательной операции и в освобождении городов Львова и Сандомира. На заключительном этапе войны полк сражался за освобождение юго-восточных районов Польши, участвовал в боях на территории Германии, в битве за взятие Берлина, освобождал столицу Чехословакии Прагу.

В борьбе с немецко-фашистскими войсками авиаторы-гвардейцы руководствовались безграничной любовью к Родине и ненавистью к врагу, непоколебимой верой в справедливое дело. Тяжелые испытания первого периода войны не сломили их воли.

За годы Великой Отечественной войны 18 летчикам-

истребителям полка было присвоено звание Героя Советского Союза, в том числе Григорию Речкалову и Александру Клубову — дважды, а Александр Покрышкин был удостоен трех медалей «Золотая Звезда». Остальной летно-технический состав, партийные и штабные работники были награждены многими орденами и медалями Советского Союза.

Не стоит искать здесь отшлифованных, завершенных формулировок, свойственных писателям высокого таланта. Я, имея за плечами пройденный боевой путь в этом боевом истребительном авиаполку, хочу посвятить свои воспоминания детям и внукам моих друзей и товарищей, которые честно сражались на фронтах Великой Отечественной войны и защищали честь и независимость Родины, не жалея сил и жизней, и с которыми мне пришлось участвовать в боях в самый тяжелый для страны первоначальный период, увидеть и испытать все ужасы войны. Это повесть о людях, об их судьбах, поименная память о тех, кто был сражен на поле боя, пропал без вести, скончался от ран на больничной койке, память о боевом пути личного состава гвардейского авиаполка в годы Великой Отечественной войны. Никто не забыт, ничто не забыто!

Начало войны — 22 июня 1941 года

Это был воскресный день, участником и свидетелем которого мне пришлось быть. Накануне я пытался отправиться к семье с какой-либо оказией, но таковой не оказалось, и я остался в лагере среди друзей по эскадрилье, намереваясь с ними провести выходной на природе.

Ранним утром, когда еще не занималась заря и земля была окутана темнотой, авиационный лагерь после напряженной дневной работы был погружен в крепкий сон, только дежурный наряд нес вахту, не смыкая глаз. Вдруг предрассветную тишину прорезал глухой звук ударов в рельс, и душераздирающий вой сирены нарушил покой спящих.

Тревога! Только чрезвычайные обстоятельства в армейской жизни требуют применения таких сигналов и немедленных действий. Но подъем личного состава по боевой тревоге может быть и в учебных целях, и такая проверка боеготовности проводилась накануне. Никто, безусловно, не ожидал, что боевая тревога повторится на следующий день, в воскресенье.

Летный и технический состав истребительного авиаполка, службы батальона аэродромного обслуживания, поднятые по боевой тревоге, были приведены в действие в соответствии с боевым расписанием. Летчики, хорошо знавшие свои обязанности, отработанные до автоматизма, действовали быстро, четко и уверенно, со знанием дела и, облачившись в обмундирование и захватив летное снаряжение, в быстром темпе направились на аэродром к своим пунктам сбора.

На аэродроме в это время все уже пришло в движение — рассредоточивалась материальная часть самолетов, подходили бензо — и маслозаправщики, автостартеры, транспорт с боеприпасами и сжатым воздухом. Шла подготовка самолетов к вылету — без суеты и паники, быстро и слаженно. Авиамеханики и мастера по спецоборудованию производили дозаправку самолетов горючим и смазочными материалами, отлаживали самолетное оборудование и вооружение, проверяли работу контрольных приборов и органов управления самолетом. В разных концах летного поля заработали моторы, затрещали пулеметные очереди, засверкали огненные трассы — оружейники вели отстрел пулеметов.

В это время летчики 1-й эскадрильи Семен Овчинников, Александр Мочалов, Кузьма Селиверстов, Алексей Овсянкин, Константин Миронов, Александр Суров, Иван Макаров, Григорий Шиян, Иван Скомороха и Николай Калитенко, возглавляемые

комэском капитаном Федором Атрашкевичем и комиссаром старшим политруком Алексеем Шаповаловым, неся боевое дежурство на стационарном аэродроме Сингурены вблизи города Бельцы, уже вели первый воздушный бой по отражению налета на город и аэродром немецких бомбардировщиков, прикрываемых истребителями.

Обстоятельства сложились так, что многие летчики в этот день оказались вне части — Александр Покрышкин, Леонид Дьяченко и Петр Довбня, выполняя задание по перегонке самолетов, находились на другом аэродроме. Командир звена Валентин Фигичев с летчиками Степаном Комлевым и Евгением Семеновым несли боевое дежурство вблизи госграницы на полевой площадке Пырлица. Звено Георгия Кондратюка с летчиками Павлом Гичевским и Иваном Ханиным несло боевое дежурство на полевой площадке хутора Вали-Мары. Некоторые командиры из летного состава находились в отпусках и на курсах по повышению летно-штурманского мастерства: Анатолий Соколов, Серафим Солнцев, Андрей Дубинин и Дмитрий Панкратов.

В последние месяцы перед войной обстановка в пограничной полосе создавалась довольно напряженная, имелись основания считать, что по ту сторону государственной границы назревают какие-то важные события.

Немецкие разведывательные самолеты все чаще и чаще стали нарушать государственную границу и вторгаться в пределы советской территории. В целях противодействия разведполетам было получено распоряжение организовать засады авиазвеньев на передовых посадочных площадках. В задачу дежурных звеньев входил перехват вражеских разведчиков и принуждение их к посадке на ближайших наших аэродромах. Вступать в воздушную схватку и сбивать нарушителей строжайше запрещалось во избежание осложнений дипломатических отношений с Германией.

Однажды, когда Валентин Фигичев, преследуя такого воздушного нарушителя, случайно оказался по ту сторону границы, это привело к большому шуму и дипломатическому скандалу, а самому Валентину пришлось долго писать объяснительные.

Однако немецкие летчики на разведывательных самолетах вели себя дерзко и нагло, зачастую открывая огонь по нашим самолетам-перехватчикам.

Это произошло 18 июня 1941 года. С полевой площадки Вали-Мары на самолете И-153 поднялся на патрулирование летчик нашего полка младший лейтенант Иван Ханин.

Обнаружив немецкого разведчика над советской территорией, он преградил ему путь, открыв заградительный огонь. Подойдя к неприятельскому разведчику на близкое расстояние, стал подавать ему сигналы, принуждая его к посадке. Однако стрелок разведывательного самолета открыл огонь по советскому истребителю. Наш самолет был сбит, младший лейтенант Иван Ефремович Ханин погиб. Этот случай наблюдали пограничные войска, слышали пулеметную стрельбу и видели падение самолета Ханина.

Несмотря на то что каждый из нас чувствовал напряженность международной обстановки и надвигающуюся грозу, все же день нападения фашистской Германии на нашу страну пришел неожиданно, внезапно. Не сразу мы в полной мере осознали опасность создавшегося положения, не верилось, что началась кровопролитная и разрушительная война — война за жизнь и независимость Отчизны.

Вторая эскадрилья в считаные минуты была приведена в полную боевую готовность. На командный пункт, обозначенный палаткой и телефонным аппаратом, прибыл старший политрук Федор Барышников, в одном лице исполнявший обязанности комиссара и командира эскадрильи. Его заместитель старший лейтенант Константин Ивачев, выдвинутый на эту должность буквально накануне, доложил комэску о готовности летных экипажей, инженер эскадрильи воентехник 2 ранга Кузьма Запорожец — о готовности материальной части.

При постановке задачи командир информировал нас, что из штаба дивизии получено сообщение:

— Сегодня около четырех часов утра фашистская Германия вероломно напала на нашу страну. Подвергнуты мощному артиллерийскому обстрелу пограничные заставы, укрепленные оборонительные сооружения, войска, расположенные в пограничной зоне, узлы связи.

Одновременно крупными силами бомбардировочной авиации под прикрытием истребителей нанесены бомбовые удары с воздуха по аэродромам, военно-морским базам и многим крупным городам. В 5 часов 10 минут немцы бомбили аэродромы нашей дивизии — Кишинев, Бельцы, Григориополь. Пограничные войска вели ожесточенные неравные бои с гитлеровскими войсками. По всему было видно, что это не случайный пограничный конфликт, а более серьезные события — начало войны с фашистской Германией.

Приказано нашей эскадрилье в составе трех звеньев вылететь на аэродром Сингурены для оказания помощи эскадрилье капитана Атрашкевича в отражении налетов вражеской авиации.

Затем комэск дал последние указания на вылет: его звено следует в составе летчиков Семена Светличного и Виталия Дмитриева, который прикомандирован к нам из 3-й эскадрильи. В звене замкомэска Константина Ивачева пойдут летчики Николай Лукашевич и Якуб Меметов, звено Николая Котельникова без изменений — летчики Викентий Карпович и Матвей Хмельницкий. Высота полета 500–600 м. Особое внимание, подчеркнул комэск, нужно уделить осмотрительности и наблюдению за воздухом, на случай встречи с вражескими самолетами действовать по обстановке.

Летные экипажи разошлись по машинам. Получив доклад от механиков о готовности самолетов к полету, летчики надели парашюты и заняли места в кабинах истребителей, пристегнулись и осмотрели кабины.

Последовала команда «К запуску!». В свою очередь летчики подали команду «От винта!». Получив утвердительный ответ от механика «Есть от винта!», начали запуск моторов. Завращались винты самолетов… Вспышка! Моторы заработали одновременно во всей девятке, короткая перегазовка — проба работы мотора на разных режимах. Радиосвязи на самолетах не было, поэтому все сигналы командиру о готовности к вылету подавались соответствующими механическими способами: летчик поднятием руки, а механик прикладыванием руки к головному убору.

Самолеты второй эскадрильи, возглавляемые Федором Барышниковым, пошли на взлет прямо со стоянок и взяли курс на Бельцы. Три летчика эскадрильи — Василий Шульга, Иван Зибин и Александр Гросул — с грустью провожали взглядом своих товарищей. Они не успели переучиться на «миги», на которых девятка ушла на задание, и в следующие минуты на самолетах И-153 ушли на боевое задание с другой эскадрильей.

3-я и 4-я эскадрильи, оказавшись без своих комэсков старшего лейтенанта Андрея Дубинина и капитана Серафима Солнцева, включились в боевую работу с лагерного аэродрома Семеновка, возглавляемые замкомэсками.

Начальник штаба полка майор Александр Матвеев в отсутствие командира полка принял на себя всю ответственность за организацию боевой работы и по-боевому отдавал распоряжения, ставил задачи эскадрильям, принимал и отправлял в вышестоящий штаб донесения.

Следует познакомить читателя с летчиками этих подразделений, которые вступили в схватку с вражескими ордами в первый день боев.

В третьей эскадрилье старшего лейтенанта Андрея Дубинина, которой командовал его заместитель лейтенант Степан Назаров,

боевое крещение получили лейтенанты Тимофей Ротанов и Алексей Сдобников, младшие лейтенанты Федор Бурлаков, Петр Грачев, Борис Комаров, Георгий Кондратюк, Борис Багажков, Григорий Речкалов, Николай Яковлев, комиссар эскадрильи старший политрук Алексей Пушкарев, адъютант эскадрильи старший лейтенант Семен Хархалуп.

Лейтенант Назаров еще не успел освоиться с обязанностями новой должности после недавнего назначения, как пришлось вступить в командование эскадрильей, и он воистину вынужден был выдержать суровые испытания на зрелость в первый день боевых действий. Однако Степан, проявляя свой волевой характер, инициативу и настойчивость, сумел в короткий срок в канун войны переучить половину летного состава эскадрильи на новую материальную часть и сколотить крепкое боевое подразделение.

В первый день войны ему и его летчикам пришлось неоднократно подниматься в воздух на прикрытие аэродрома, вести воздушную разведку, держать связь со штабом авиадивизии и аэродромом Сингурены, совершать штурмовки вражеских войск.

Летчики 4-й эскадрильи капитана Серафима Солнцева, руководимые замкомэском старшим лейтенантом Федором Шелякиным, подняли в воздух свои «миги» и «чайки», чтобы штурмовыми ударами по немецким колоннам остановить вторжение.

Приняв на себя обязанности комэска, Федор еще в мирные дни готовил своих летчиков к грядущим сражениям, сам настойчиво осваивал и переучивал подчиненных на МиГ-3, и к началу боевых действий была переучена половина летного состава эскадрильи. В состав подразделения входили военком старший политрук Гурген Манукян, адъютант эскадрильи старший лейтенант Павел Крюков, комсорг старший лейтенант Сергей Коннов, старший лейтенант Владимир Чернов, лейтенанты Виктор Викторов, Леонид Тетерин, Леонид Крейнин и Борис Смирнов, молодые летчики младшие лейтенанты Николай Столяров, Теминдор Паскеев, Гавриил Рябов, Андрей Дроздов.

Особое задание в этот день получили летчики этого подразделения по воздушной разведке. Павлу Крюкову, Николаю Столярову, Виктору Викторову и другим предстояло днем, в ясную безоблачную погоду, когда воздушное пространство противника было насыщено до предела истребителями и зенитными средствами, проникнуть в глубокий тыл немецко-румынских войск и установить сосредоточения вражеских резервов — танковых, моторизованных войск и артиллерии.

2-я эскадрилья, следуя в Бельцы по заданному маршруту,

подходила к Днестру в районе Рыбницы, приняв сомкнутый боевой порядок «клин звеньев», как это предусматривалось уставными нормами. Пролетая над землей Бессарабии, летчики усилили наблюдение за воздухом, так как не исключалась возможность встречи с вражескими самолетами.

Внизу, под крылом самолета, проплывали земли бессарабов, разделенные на отдельные полосы. На холмистых возвышенностях созревала пшеница, зеленели плантации виноградников и кукурузы, всюду, куда ни глянешь, простирались необозримые просторы хлебных полей.

Сквозь дымку горизонта начали просматриваться очертания города, мы пролетали по его северо-восточной окраине. При подлете к аэродрому, расположенному с восточной стороны Сингурены, взору представилась необычайная картина последствий первых бомбовых ударов врага с воздуха. В местах пожаров еще всплескивали языки пламени и черного дыма, догорали сгоревшие каптерки с боеприпасами и техимуществом полка, взорванные цистерны с горючим, хранившиеся в земле и сейчас выделяющиеся черными углублениями, по всему летному полю темнели глубокие воронки от взорвавшихся бомб. В стороне стояли накренившиеся две поврежденные «чайки», а на северной окраине, величественно раскинув огромные крылья и несколько накренившись в одну сторону, в одиночестве стоял флагман-великан, четырехмоторный бомбардировщик ТБ-3. В новом доме, построенном ровно полгода назад, где размещалась столовая, был снесен угол и зиял огромный проем.

На западной окраине аэродрома, поближе к деревне Сингурены, стояли рассредоточенные дежурные «миги» 1-й эскадрильи, а возле них толпился летно-технический состав.

До сих пор такие вещи, как война — насилие и разрушения, — мы могли видеть только в кино или прочесть в книгах и газетах, а тут все это встало перед глазами — война пришла в наш дом, хотя в Европе Вторая мировая полыхала уже около двух лет.

Выбрав узкую полоску, уцелевшую от бомбежки и пригодную для посадки самолетов, комэск Федор Барышников первый пошел на посадку, за ним из круга цепочкой потянулись остальные «миги» 2-й эскадрильи. В самое короткое время почти все самолеты благополучно произвели посадку. В воздухе, делая круг за крутом, остался только один «миг». Это мне, автору этих строк, пришлось утюжить воздух над аэродромом в столь неподходящее время и в неблагоприятной обстановке. Причиной был невыход шасси — надо же было такому случиться! Внимательно наблюдая за воздухом, набираю высоту и выполняю резкие эволюции,

пытаясь принудительно вырвать шасси из куполов. Если такое случалось при тренировочных полетах, то такой метод давал положительные результаты, но на сей раз ничего не выходит. Пришлось применить аварийный способ и вручную произвести выпуск шасси. После упорного труда, наконец, вспыхнули зеленые сигнальные лампочки — «шасси выпущены», на душе полегчало.

Захожу на посадку и приземляюсь среди воронок. Впереди виден механик, встречающий самолеты и указывающий направление для заруливания на стоянку.

С восточной стороны аэродрома, со стороны города, где тянулся земляной вал, заготовленный для укладки бетонной полосы, было определено место рассредоточения самолетов второй эскадрильи. Но как такового рассредоточения не получилось — кроме того, что место для стоянки ограничивалось земляным валом, сработала привычка мирного времени, и «миги» были поставлены почти вплотную, самолет к самолету, о чем впоследствии пришлось сильно пожалеть.

Было около семи часов утра. Только я подрулил к месту стоянки у земляного вала, выключил мотор, освободился от парашюта, как мне закричали и замахали находящиеся поблизости летчики и авиамеханики… Не успел выскочить из кабины самолета, как на бреющем полете со стороны города прошла группа вражеских штурмовиков, которые подвергли аэродром очередному нападению. Послышался нарастающий звенящий гул, и в доли секунды на стоянки обрушился шквал пулеметно-пушечного огня, раздался глухой стук и треск снарядов и пуль. Теперь-то мы и пожалели, что так близко друг от друга расставили самолеты, «мессы» одной очередью поражали сразу несколько истребителей.

Особую цель для «мессов» представлял бомбардировщик ТБ-3, на него обрушилась вся сила удара, на него заходили, пикировали и вели огонь как на полигоне. Немецкие летчики действовали безнаказанно — у нас для обороны аэродрома не было даже ни одного зенитного пулемета, не говоря об орудиях. Но «флагман» не дрогнул, весь избитый и покалеченный, превратившись в решето, стоял гордо и величаво как ни в чем не бывало.

«Мессершмитты», проштурмовав аэродром, скрылись за селением Сингурены. Наш техперсонал с аэродрома Семеновка еще не прибыл, и обслуживание «мигов» 2-й эскадрильи было поручено выделенным механикам дежурной эскадрильи капитана Атрашкевича.

Бензозаправщики длительное время не подходили,

аэродромный запас бензина был сожжен, наши самолеты стояли незаправленными. Комэск Федор Барышников, проявляя нервозность и беспокойство, непрерывно посылал гонцов за бензином, а бензозаправщиков все не было. Летчики находились у самолетов, и это было неприятное время — в случае необходимости мы не смогли бы подняться в воздух. Наконец, подошел бензовоз, однако на все самолеты бензина не хватило, и вновь потянулись тяжелые минуты ожидания…

Налет вражеских истребителей не причинил существенного ущерба, основной удар приняли на себя ранее поврежденные «чайки» и ТБ-3. Были пулеметные пробоины и мелкие повреждения в отдельных боевых самолетах, стоящих на земле вплотную. Мое же невезение продолжилось. После проблем с выпуском шасси теперь, при налете противника, снова больше всех пострадал мой самолет.

Стоящие рядом «миги» Матвея Хмельницкого и Николая Котельникова тоже получили пулевые пробоины и требовали вмешательства ремонтников. Инженер эскадрильи Глеб Копылов, лично осмотрев самолеты, привлек лучших механиков для устранения неисправностей, особое внимание было уделено моему «мигу». Это была расплата за нашу беспечность и непредусмотрительность. Однако худшее было еще впереди.

После полудня, около двух часов дня, когда первые впечатления несколько улеглись, последовал третий по счету налет «юнкерсов» под прикрытием «мессершмиттов» на наш аэродром. Зловещий гул терзал слух, неся смерть и разрушения. С юго-востока, из-за Прута, на высоте порядка тысячи метров к аэродрому надвигались колонны воздушных стервятников. Земля молчит — нет зенитных средств, и фашистские летчики, обнаружив это в предыдущих налетах, теперь смело и безнаказанно идут на небольшой высоте.

На взлет пошли все исправные «миги» 1-й и 2-й эскадрилий во главе с капитаном Атрашкевичем и старшим политруком Барышниковым. Однако даже сейчас воздушный противник превосходил наши силы почти в четыре раза. Гитлеровцы имели преимущество и в тактическом отношении — у них была высота, скорость, свободный маневр.

Наши самолеты, взлетая с ограниченной полосы, оказались в самом невыгодном положении. После взлета сразу переходили в набор высоты, имея минимальную скорость полета, на пределе держась в воздухе и лишаясь всякого маневра. Вступали в бой разобщенно, едва достигнув высоты встречи с противником, одиночными самолетами, в лучшем случае — парами, в отсутствие взаимодействия и поддержки. Об управлении боем не

могло быть и речи, каждый летчик действовал по своему усмотрению, на свой страх и риск.

Но летчики мужественно вели схватку с превосходящими силами противника, уже в ходе боя пытаясь найти и поддержать товарища. Я оказался в звене замкомэска Константина Ивачева, затем к нам пристроился и Хмельницкий. «Мессера» вверху свирепствуют, высматривая жертву, но спускаться вниз не решаются. Видно, как бомбардировщики открыли бомболюки — сейчас посыплются бомбы. Стрелки «юнкерсов» открывают из пулеметов огонь по земле. Вражеские пули как град падают на летное поле, сброшенные залпом бомбы рвутся на летном поле и на краю аэродрома, поднимая комья земли и столбы пыли.

В воздухе над городом, смещаясь в сторону аэродрома, завязался воздушный бой. Воздушная карусель истребителей — завораживающее зрелище. Одни сражаются на виражах, другие пытаются использовать высоту, сплошной гул и рев моторов, трассы пулеметных очередей, дымовые шлейфы и огненные факелы…

Внизу под крыльями — город, за воздушным боем наблюдают войска, горожане, и среди них — семьи летчиков. Именно они больше всех переживают за это воздушное сражение, обливаясь слезами за мужей, за отцов семейств.

Вот «миг» зашел в хвост «мессу», и огненные трассы прошивают тонкий фюзеляж вражеского истребителя. Он пытается ускользнуть — делает горку, входит в разворот… Но нет, не уйти ему — сверху на него сваливается еще один «миг» и тоже открывает огонь. «Мессер» задымился, вспыхнул и пошел к земле, из него выбрасывается пилот и спасается на парашюте — на земле его уже поджидают. В следующую секунду «миг», который атаковал «месса», сам попал под огонь двух вражеских истребителей, перехвативших его при выходе из атаки пулеметно-пушечным огнем…

Всю эту карусель воздушного боя наблюдали с аэродрома и наши техники, они прекрасно видели и переживали нависшую над нашим летчиком опасность, пытались кричать, предупреждая его. Но это был идущий из глубины души крик бессильной злости и боли за судьбу своих летчиков, который не мог быть услышан — не было радиосвязи, не было управления боем ни с земли, ни в воздухе.

Летчик, увлекшись атакой, не заметил стервятников, у него еще не были привиты навыки осмотрительности, чувство смертельной опасности в воздушном бою. Он не предпринял никаких действий, чтобы выйти из-под удара, и теперь было уже поздно что-либо сделать… «Миг» покачнулся, еще немного

неуверенно пролетел по горизонту, затем, накренившись, пошел на снижение, будто пытаясь произвести посадку. Видимо, летчик был ранен и пытался спасти самолет и себя, но силы и жизнь его оставили, неуправляемый самолет, не выходя из пикирования, скрылся за холмами севернее города, а затем раздался взрыв и поднялся столб черного дыма с пламенем…

Когда часть «мигов» связала боем «мессершмиттов», «юнкерсы» остались без прикрытия и на полном газу поспешили уйти на свою территорию. Воспользовавшись этим, остальные «миги» атаковали бомберов, что привело к нарушению их боевого порядка и огневого взаимодействия. От группы откололись отдельные звенья и самолеты, которых стали преследовать наши истребители.

Поначалу атаки нашего звена на бомбардировщики были недостаточно эффективны, их стрелки оказывали ожесточенное сопротивление. Тогда мы по команде Ивачева подошли ближе и предприняли одновременную атаку всем звеном, открыв огонь со всех огневых точек. Враг дрогнул, не выдержал натиска и рассыпался, каждый «юнкерс» спасался как мог. В это время появилась четверка немецких истребителей и набросилась на наши «миги». Мне и Матвею Хмельницкому пришлось отказаться от дальнейшего боя с бомберами и отбиваться от наседавших «мессов», стараясь не потерять взаимодействие и не ввязываться в бой, имея главную задачу прикрыть командира и обеспечить ему бой с «юнкерсом».

Бомбардировщик снизился до бреющего полета, пытаясь уклониться от огня Ивачева. Его стрелок, видимо, был убит — он прекратил огонь, пулеметные стволы торчали вверх. Константин Ивачев продолжал преследование, ведя непрерывный огонь. Фашистский летчик предпринимал последние усилия, чтобы перетянуть через Прут, но в этот момент командир подошел вплотную и дал еще одну очередь. «Юнкерс» задымился и рухнул на землю в районе Унгены, раздался взрыв, и столб черного дыма потянулся вверх. Мы присоединились к своему командиру, чтобы уже звеном сразиться с «мессерами», но вражеские истребители, не приняв боя, ушли на свою территорию.

Сбитый самолет был записан на счет нашего замкомэска старшего лейтенанта Константина Ивачева, который внес основную лепту в воздушный бой и сразил «юнкерса». В этом воздушном бою летчиком 1-й эскадрильи младшим лейтенантом Иваном Макаровым был сбит еще один «юнкерс». Когда наше звено возвращалось на свой аэродром, воздушный бой с «мессерами» уже закончился, все уцелевшие «миги» пошли на посадку. Среди них не было самолета младшего лейтенанта

Сурова. Это именно он, двадцатилетний туляк Александр Суров, в своем третьем и последнем воздушном бою в небе Молдавии сразил «месса» и, получив на выходе из атаки смертельное ранение, упал за железной дорогой среди холмов.

Гитлеровский летчик приземлился на парашюте и оказался в плену. Это был опытный пилот, участвовавший в боях над Западной Европой. На допросе вел себя высокомерно и чванливо. Фашистская пропаганда воспитала его в духе господства арийской расы, но его миссия на востоке закончилась на первом вылете.

Отдых был недолгим. После заправки самолетов горючим и пополнения боекомплекта комэск Барышников поставил Константину Ивачеву очередную задачу на воздушную разведку вражеских войск. Ведомым летчиком был назначен я. Ивачев обговорил со мной маршрут полета, порядок ведения разведки и действия на случай встречи с истребителями противника, и мы подняли в воздух свои «миги».

Убрав шасси, взяли курс к реке Прут, к границе — цели разведки. По маршруту набрали заданную высоту и вскоре заметили, как среди лесистых зарослей поблескивает на солнце довольно полноводная и широкая река, по которой проходит линия фронта. С ходу пересекаем ее.

В голове еще не укладывается этот термин — линия фронта! Углубляемся на территорию противника, затем делаем разворот и идем вдоль шоссейных дорог. Возвратившись на Прут, повернули на север вдоль реки. Мне, как ведомому, больше приходилось наблюдать за воздухом, не упуская из вида своего ведущего. Сомкнутый строй пары стеснял маневр и наблюдение, но любопытство заставляло бросать взгляд на землю, где пришлось впервые наблюдать за немецко-румынскими войсками. Конечно, мы не могли различить, что вот это немцы, а это румыны, но знали — это враг единый, он сосредотачивался по балкам, кустарникам, по обочинам дорог и просто на полях, принимая меры к маскировке. Пришлось увидеть и огонь зенитной артиллерии, разрывы снарядов, которые на первый взгляд не так уж были и страшны, пока в дальнейшем не пришлось убедиться в обратном. В результате проведенной разведки было много увидено, но не все было ясно и понятно, над чем пришлось поразмыслить после посадки. В конце полета спикировали на одно из скоплений войск и обстреляли пулеметным огнем.

Не успели мы произвести посадку на аэродроме, а авиамеханики дозаправить самолеты горючим и пополнить боекомплект, как снова последовала команда на вылет. На этот раз предстояло пройти «крещение» штурмовкой вражеской

автоколонны в том же районе, где мы только что вели воздушную разведку. На задание ушла вся наша девятка «мигов» во главе с Барышниковым.

Испытав не слишком высокое удовольствие и получив массу острых ощущений при атаке наземных войск противника, мы сделали вывод, что это один из самых сложных видов боевых заданий, когда в момент пикирования навстречу летят огненные трассы зенитного огня, когда верхняя полусфера остается открытой и истребители противника в любую минуту могут свалиться тебе на голову. Вот здесь-то и испытываются нервы летчика, его выдержка, стойкость и вера в победу, а для того, чтобы обезопасить себя от вражеских истребителей, нужно думать о выделении группы прикрытия.

Эскадрилье удалось подойти скрытно и атаковать колонну транспорта противника внезапно. Сделав по два-три захода и израсходовав боекомплект, летчики вышли из боя. Однако на втором заходе вражеская зенитка открыла огонь, на ее подавление не оставалось ни времени, ни боеприпасов. Имелись пробоины в некоторых самолетах, оказался поврежденным и мой «миг», получивший пулевые попадания в мотор и хвостовое оперение. Для первого раза результаты штурмового удара были вполне удовлетворительные, пулеметным огнем было сожжено, повреждено и выведено из строя несколько автомашин с живой силой и боеприпасами.

К исходу дня последовал еще один налет «юнкерсов», прикрываемых истребителями, бомбежке подверглось летное поле и стоянки самолетов. К этому времени экипажи 1-й эскадрильи покинули Сингурены, после выполнения задания приземлившись на лагерном аэродроме Семеновка. Персонал 2-й эскадрильи, возвратившейся после штурмовки вражеских войск, занимался устранением повреждений и неисправностей, дозаправлял самолеты, и поэтому в воздух летчики подняться не смогли.

От бомбового удара пострадало в основном летное поле, которое было добротно перепахано и превращено в сплошные воронки. Осколком бомбы был изуродован элерон на моем «миге». Аэродромная команда после предыдущих налетов приводила летное поле в пригодное для взлета и посадки состояние, но теперь восстановительные работы больше не велись.

Инженер эскадрильи Глеб Копылов, лично осмотрев наши самолеты, доложил комэску, что мой «миг» привести в летное состояние не представляется возможным и он требует ремонта силами ПАРМа. Я оказался «безлошадным», до глубины души

было обидно, что остался без самолета, но никакими эмоциями дела не поправишь.

Стало очевидным, что продолжать боевую работу с этого аэродрома нет никакого смысла — это не дадут сделать непрерывные налеты вражеской авиации, а кроме того, на нем отсутствовали горючее, боеприпасы и средства для ремонта материальной части. Было решено оставить аэродром. По мере приведения самолетов в исправное состояние эскадрилья старшего политрука Федора Барышникова покидала аэродром Сингурены и перебазировалась на лагерный аэродром Семеновка, с которого и проводила боевую работу. Покинули свои полевые площадки и дежурные звенья Валентина Фигичева и Георгия Кондратюка. Только единственный «миг» да самолет ТБ-3 с двумя неисправными «чайками» сиротливо стояли среди опустевшего летного поля. «Миг», который принадлежал мне, подлежал эвакуации автотранспортом, а ТБ-3 с «чайками» — уничтожению из-за невозможности эвакуации.

Только сейчас, после трудного боевого дня, когда все ужасы остались позади, пришло время вновь вспомнить о семьях. Ведь они с утра и до позднего вечера находились в неведении, в тревогах и страхе за себя и детей, за мужей, содрогаясь от душераздирающего гула и рева самолетов, разрывов бомб, воздушных боев, передвижений войск! Солнце село за горизонт, начались сумерки. Военком полка Григорий Чупаков собрал оставшихся механиков и младших авиаспециалистов, среди которых оказался и я, оставшийся без самолета, поставил задачу по охране аэродрома от возможных диверсионных групп, но фактически охранять было нечего. Мне предстояло убыть с наземным эшелоном и сопровождать при эвакуации свой самолет. Но это предстояло завтра, а пока я был свободен от каких-либо поручений и обязанностей.

Находясь на аэродроме в этот вечерний час, на бывшей самолетной стоянке своей эскадрильи, я разглядывал с возвышенности окрестности. После грохочущего дня тишина и отсутствие какого-либо движения казались неестественными. Наблюдая за селом и городом, видишь, как то в одном, то в другом месте в небо взвиваются одиночные разноцветные ракеты, на мгновение освещающие ночной небосвод. Где-то вдали, со стороны запада, послышались звуки немецкого самолета, ночного разведчика, совершающего ночную вылазку в сторону Днестра, в глубь нашей территории. Он, идя на высоте, издает неравномерные, то затихающие, то усиливающиеся звуки…

Да, сегодня здесь, на земле и в воздухе, было настоящее побоище. Трудно даже себе представить, что в течение дня на

этом ограниченном пятачке земли падали и рвались сотни бомб, строчили пулеметные очереди, горели бензиновые склады и склады техимущества, разрушались строения, велись воздушные бои, гибли люди. Теперь об этом напоминали только поблескивающие в лунном свете затухающие пожары, черные воронки по всему аэродрому да силуэты одиноко стоящих самолетов.

Гитлеровцы пытались одним ударом своих бомбардировщиков стереть с лица земли все то, что находилось на аэродроме и называлось воинской авиационной частью: самолеты, летный и технический состав, постройки и средства обслуживания, вывести из строя летное поле — словом, то, чем жила и располагала боевая авиачасть. Однако нанести нам какой-либо значительный урон им не удалось.

Я решил отправиться в город повидаться с семьей. Но чем добираться до города? Транспорта никакого нет и ждать не приходится, а до него восемь километров! Единственная надежда на собственные силы — пешком, нужно спешить, ибо летняя ночь так коротка. Вперед и побыстрее! В городе с трудом пробираюсь по знакомым улицам и переулкам — он затемнен, только луна освещает дома и проезжую часть. Встречаются военные патрули, они несут службу по охране порядка, оказывают содействие в передвижении войсковым частям, которые непрерывным потоком идут к фронту, к границе с Румынией, к реке Прут.

Наконец, подошел к своей квартире. В окне темно, дверь закрыта. Где же может быть моя жена Татьяна? Своим ключом отворяю комнату и захожу. Вещи собраны и связаны в узелки, разбросанные по комнате.

Квартира наша находилась не слишком далеко от центра города, но на второстепенной и глухой улице. Квартира из одной небольшой комнаты в старом деревянном одноэтажном домике. Впрочем, весь город, тихий и нешумный, в основном был застроен одноэтажными кирпичными и деревянными частными домами.

Из комнаты дверь вела в хозяйскую половину, еще у нас был отдельный выход непосредственно на улицу, через небольшой тамбур, площадью менее одного квадратного метра. Он служил нам кухней, если можно применить такое название для помещения, где помещался один деревянный табурет с примусом.

Делать было нечего, пришлось искать жену с ребенком, ведь уйти далеко они не могли. Вышел на улицу и остановил свой взгляд на добротном новом деревянном доме с противоположной стороны улицы. Я вспомнил, что в этом доме живет командир базы, который ведает материально-техническим обеспечением нашего полка. Через щели окон, закрытых ставнями,

просачивался свет, и я решил заглянуть в дом. Постучался раз, второй. Дверь открыла женщина средних лет. Увидев меня в военной авиационной форме, позволила зайти в квартиру, хотя до этого мы не были знакомы.

Вошел я в полумрачную комнату внушительных размеров, где находились несколько женщин с детьми, здесь же была и моя жена с сыном. Все навзрыд плачут, перепуганные и измученные, голодные — ведь они находились в таком положении с утра, а сейчас уже поздняя ночь! Постарался объяснить обстановку, создавшееся положение в городе и на аэродроме, как мог, успокоил эти семьи. Но чувствую и понимаю, что в полной мере не смог успокоить и что-либо обнадеживающее сказать этим женщинам, а тем более — помочь их горю. Ведь толком-то и сам я не знал реальной обстановки, не говоря о ситуации на фронте, не мог разъяснить, как будут развиваться события.

Все мои сведения ограничились тем, что я видел на своем аэродроме, в воздухе при воздушном бое с немецкими самолетами и при разведке на линии фронта, что сам пережил в течение дня, а другой информации я не имел.

Так, в неведении истинного положения дел, среди плачущих женщин, я просидел всю эту короткую июньскую ночь. Меня торопило время, нужно было спешить на аэродром. Как помочь жене, этим женщинам, я и сам не знал. О том, чтобы оставаться здесь, не могло быть и речи, но чем и когда будут отправлены семьи? Обстановка осложнялась тем, что вопросом эвакуации семей пока никто не занимался и никакой информации на этот счет не было.

С одной стороны, считалось, что враг не должен продвинуться в глубь нашей страны, он будет остановлен на государственной границе. Все мы хорошо помнили наш девиз: если война будет развязана, мы будем бить врага на его территории, малой кровью, могучим ударом! Эту истину накрепко усвоили все. Теперь же, когда грянула война, оставаться вблизи границы, во фронтовой полосе, и ждать чего-то неизвестного, когда вокруг рвутся бомбы и бушуют пожары, было небезопасно и немыслимо. Ни одна семья не думала оставаться здесь и выжидать, решение было единое — как можно быстрее эвакуироваться.

В основном все семьи кадровых военнослужащих оставались жить в городе на зимних квартирах, несмотря на то что их мужья находились в лагерях. Была и такая категория молодых командиров-летчиков, которые после окончания училища еще не успели отслужить положенный трехлетний срок срочной службы в армии и были переведены в конце сорокового года на

казарменное положение. Что касается их семей, то некоторые из них уехали к родственникам, как это предписывалось соответствующими указаниями, а другие остались и продолжали жить вблизи службы главы семьи, оказавшись как бы «вне закона» и не имея «гражданства» этого гарнизона. К этой категории относилась и моя семья.

Мне нужно было торопиться, и в свою квартиру мы не возвратились — посчитали, что Тане лучше будет остаться здесь, вместе с остальными женщинами.

Утром я снова был на аэродроме, соблюдая дисциплину и верность своему долгу. Комиссара полка Григория Чупакова на аэродроме не оказалось, что-либо узнать об обстановке и дальнейших наших действиях не удалось. Копылов подтвердил принятое накануне решение об эвакуации «мига» автотранспортом к концу дня. Договорились о встрече. Оставшаяся на аэродроме команда техсостава готовилась к отъезду — собирала уцелевшее имущество, сжигалось все то, что не подлежало эвакуации.

Я возвратился в город, в штаб полка. Во дворе штаба уже собрались женщины и дети с узелками, ожидая транспорт для отъезда. Здесь же находилась и моя жена с сыном, захватившая с собой только детские пеленки да распашонки.

Были приняты меры к сбору семей, еще не прибывших в штаб, уточнено время отправки на вокзал, подачи к штабу транспортных средств. Однако эвакуация семей проходила недостаточно организованно, многие семьи не были оповещены и не знали о месте сбора и времени отъезда, не было учета наличия отъезжающих семей, заблаговременно не был подан автотранспорт, не побеспокоились и в отношении питания. Владимир Тупаногов, занимавшийся эвакуацией семей, был далеко не компетентен в этих вопросах, не располагал адресами проживающих семей. Все это говорит о том, что война застала нас врасплох, и никто не ожидал этих событий. Вопрос эвакуации семей не был достаточно продуман и спланирован, а с убытием части в лагеря вообще остался за бортом. Сбор проходил стихийно, по собственной инициативе. Некоторым семьям удалось уехать в первый же день, другие, у кого не было маленьких детей, уезжали на попутном транспорте самостоятельно.

К исходу дня была подана автомашина и произведена посадка, женщины с детьми были отправлены на железнодорожный вокзал. Те же, кто не успел или не знал об отъезде, продолжали эвакуироваться самостоятельно в последующие дни.

Солнце скрылось за горизонт, когда автомашина прибыла на вокзал. Товарный железнодорожный эшелон, специально предназначенный для эвакуации семей, по чистой случайности еще не был отправлен и стоял на вокзале у перрона. Те, кто приехал на вокзал заранее, сумели не торопясь, без суеты и спешки, произвести посадку и загрузиться до отказа своими вещами.

Вагоны товарняка были набиты битком, не столько людьми, сколько домашней утварью. К сожалению, не было времени, чтобы вытряхнуть из вагона всю эту рухлядь и освободить место для людей. Когда семьи авиаторов сошли с машины и вышли на перрон, поезд был готов отправиться, но дежурный по станции, заметив прибывшую большую группу женщин с ребятишками, задержался с отправкой. Все разбежались вдоль эшелона в поисках какого-либо места, хотя о месте в полном смысле этого слова не могло быть и разговора — только бы поставить в вагон ноги да примостить ребенка!

Я попытался посадить жену в первый стоящий перед нами вагон, но в нем было столько домашних вещей, что о посадке не могло быть и речи. Тем временем дежурный в красной фуражке дал сигнал на отправление, и поезд мог вот-вот тронуться. Ничего не оставалось делать, как попытаться посадить жену в соседний вагон, уже поверх всех вещей. Надо отдать должное женщинам, сидящим в этом вагоне, которые помогли жене взобраться в поезд. Я едва успел передать ей ребенка, как состав тронулся.

Уже стемнело, и я подумал, что это хорошо — поезд будет следовать ночью, больше шансов, что он не подвергнется нападению со стороны вражеских самолетов. Я возвратился в штаб, где меня ожидала небольшая колонна автомашин, транспортирующая «миг» и остатки технического имущества. Мы двинулись в путь.

Покидал я город Бельцы и аэродром Сингурены с чувством печали, большой тревоги и сожаления, думая, что, если уцелею, события первого дня войны навсегда останутся в воспоминаниях. Первый день боев показал, что все мы многого не знаем и не умеем. Для того же, чтобы стать настоящим воздушным бойцом, нужно учиться воевать, в полной мере владеть своим оружием, знать противника, изыскивать новые тактические приемы. Умереть нетрудно, сложнее остаться в живых, ведь только живые приносят победу.

Сегодня, в первый день войны, кроме Александра Сурова, погиб в воздушном бою при отражении налета адъютант 1-й эскадрильи лейтенант Овчинников Семен Яковлевич, 1916 года рождения, уроженец Пермской области, замечательный летчик и

товарищ. От осколков бомб при налете фашистских бомбардировщиков на аэродроме Сингурены погибли техник звена младший воентехник Камаев Дмитрий Аркадьевич и авиамоторист младший сержант Вахтеров Фадей Сидорович. Получили ранения и были направлены в госпиталь на лечение авиамотористы младшие сержанты Ботников Иван Николаевич, Большаков Виктор Андреевич и Репников Михаил.

Был поврежден один «миг», который подлежал ремонту, были мелкие повреждения у других самолетов, которые нуждались в текущем ремонте, но все остальные «миги» перелетели на лагерный аэродром. Были повреждены две неисправные «чайки» и тяжелый четырехмоторный ТБ-3, которые теперь подлежали уничтожению. В целях восстановления истинных событий этого дня следует сказать, что не загоралась железнодорожная станция, ни один «миг» не полыхал. Не пострадали и ангары с авиационными мастерскими, которых попросту там не было — все это просто плод фантазии, позднее искажение исторических событий.

Итак, ночь впереди, мы двинулись в путь… Глеб Копылов, старший эшелона, решил двигаться ускоренным маршем, чтобы в темное время проскочить переправу через Днестр и к утру прибыть на свой лагерный аэродром. Прифронтовой город, погруженный в темноту, остался позади, наша небольшая автоколонна с самолетом, с которого были сняты плоскости, двигалась по дорогам Молдавии.

Чувствовалось военное время — там, в темном звездном небе, не затихая гудят одиночные самолеты-разведчики, здесь, на земле, непрерывным потоком, в пешем строю и на конной тяге, навстречу двигаются войска в направлении фронта — пехота, артиллерия, обозы… Все это в значительной мере затрудняло продвижение нашего автопоезда.

Долгое время в пути позволило мне, устроившись в кабине самолета, осмыслить события последних полутора лет, произошедших после прибытия во вновь формируемый 55-й авиаполк. Не слишком много времени было отведено нам на учебно-боевую подготовку в мирное время! Ведь формирование полка проходило в обстановке, когда в Европе пылал пожар войны, когда фашистская Германия развязала Вторую мировую войну, захватывая в Западной Европе одно государство за другим.

Международная обстановка накалялась с каждым днем и требовала скорейшей реорганизации авиационных сил Красной Армии и укрепления обороноспособности страны.

В сентябре — октябре 1939 года в украинский город Кировоград начали прибывать летчики, инженеры, техники,

младшие авиаспециалисты. Собственно, младшими специалистами они станут потом, спустя время, а пока это были призывники срочной службы, которых нужно было обучить авиационным наукам. В этих целях новобранцы были определены в школу младших авиаспециалистов, где попали под начало опытных наставников, инженеров и техников, за плечами которых был многолетний опыт службы в авиации, обширные знания материальной части авиационных двигателей и самолетов, авиавооружения, самолетных приборов и оборудования. Одновременно призывники занялись изучением уставов Красной Армии, инструкций и наставлений авиационной службы. После изучения теории и получения практических навыков они превратились в полноценных младших авиаспециалистов.

К этому времени прибыл и командно-начальствующий состав — управление полка и эскадрилий, политическое руководство. В командование полком вступил майор Иванов Виктор Петрович. С его именем связано формирование полка как боевой единицы, учебно-боевая подготовка в предвоенные годы и боевая деятельность в первоначальный период Великой Отечественной войны.

Штаб полка возглавил майор Матвеев Александр Никандрович, опытный кадровый командир; его ближайшими помощниками по службе стали старший лейтенант Яминский Николай Иванович, капитан Масленников Григорий Тимофеевич, лейтенант Павленко Леонтий Иванович и младший лейтенант Сулима Андрей Иванович. Военным комиссаром полка был назначен батальонный комиссар Чупаков Григорий Ефимович, а старшим инженером полка по эксплуатации материальной части — воентехник третьего ранга Шолохович Владимир Львович. Из руководящего состава подразделений следует назвать командиров эскадрилий и их заместителей капитана Федора Атрашкевича и старшего лейтенанта Анатолия Соколова, капитана Григория Жизневского и старшего лейтенанта Андрея Дубинина, старшего лейтенанта Владимира Ильинского, капитана Серафима Солнцева и старшего лейтенанта Федора Шелякина, которые своим добросовестным отношением к службе внесли весомый вклад в боевую подготовку подчиненного состава и поддержание боевой готовности. В этом вопросе немалую роль сыграли комиссары эскадрилий, военные летчики старшие политруки Алексей Шаповалов, Федор Барышников, Алексей Пушкарев и Гурген Манукян.

Теперь следует коснуться летного состава, который стал костяком формирующегося полка и в первый день вторжения на нашу землю немецко-фашистских захватчиков принял бой с

гитлеровскими полчищами. Это были в основном молодые летчики, незадолго до этого окончившие военные летные училища, комсомольцы, большие энтузиасты военной авиации, в большинстве своем неженатые, жизнерадостные и задорные ребята.

В одной большой группе младших лейтенантов, прибывших из Борисоглебского училища в 55-й истребительный авиаполк, были летчики Павел Гичевский, Андрей Дроздов, Виталий Дмитриев, Григорий Демичев, Степан Комлев, Николай Котельников, Георгий Кондратюк, Иван Макаров, Алексей Овсянкин, Николай Столяров, Алексей Сдобников, Иван Ханин, Матвей Хмельницкий, Николай Яковлев. Среди них был и автор этих строк.

Наша группа борисоглебчан к исходу дня целой ватагой ввалилась в штаб полка, и старший группы Георгий Кондратюк доложил начальнику штаба майору Матвееву о прибытии в распоряжение командира 55-го ИАП для прохождения дальнейшей службы.

Майор Матвеев принял нас с большой радостью и проявил настоящую отцовскую заботу. Поздоровавшись, расспросил, кто мы и откуда прибыли, о наших летных навыках, принял документы и распорядился разместить нас в летном общежитии. На следующий день мы были распределены по эскадрильям. Здесь мы встретились с неразлучными друзьями по ворошиловградскому военному училищу Валентином Фигичевым, Леонидом Дьяченко и Петром Довбней, стали прибывать летчики из других полков и военных училищ: Гавриил Рябов, Константин Миронов, Якуб Меметов, Александр Суров, Борис Комаров, Григорий Речкалов, Александр Покрышкин, Николай Лукашевич, Константин Ивачев, Павел Крюков. С каждым днем семья летчиков пополнялась.

Рассказ об этом периоде был бы далеко не полным, если бы ничего не было сказано об инженерно-авиационной службе, о ее тружениках, которые прибывали во вновь формируемую часть параллельно с другим личным составом, включаясь в работу по подготовке материальной части к учебно-боевым и тренировочным полетам.

Инженерно-авиационную службу в эскадрильях возглавили: воентехники 1 ранга Глеб Копылов, Николай Коновалов, Демьян Кот и воентехник 2 ранга Кузьма Запорожец.

Из материальной части в начальный период полк располагал вполне достаточным количеством самолетов И-15бис, в меньшем количестве имелись истребители И-16 и учебно-тренировочные самолеты УТИ-4.

К началу 1940 года формирование полка было в основном завершено, и зимой начались учебно-тренировочные полеты. Погода для таких целей была далеко не самой благоприятной, метеорологическая обстановка часто и быстро менялась. При ясном и чистом небе вдруг надвигалась облачность, начинались снегопад и метель, видимость резко падала. Молодой летный состав, не имея навыков полетов по приборам в сложных метеоусловиях, попадал в необычную и тяжелую обстановку, что приводило порой к летным происшествиям.

В один из мартовских дней сорокового года в полку проводились учебные полеты на самолетах И-15бис по отработке техники пилотирования в зоне. В воздух поднялось несколько самолетов. Внезапно начала портиться погода, пошел обильный снегопад, горизонтальная видимость упала до нуля. Были приняты срочные меры к посадке самолетов: выложены соответствующие посадочные знаки, в воздух взвивались цветные ракеты. К сожалению, радиосвязи как таковой на самолетах-истребителях в то время не было — радиоаппаратура не устанавливалась вовсе или была слишком низкого качества.

Благодаря принятым мерам в этих сложных метеоусловиях удалось посадить на аэродром почти все самолеты. Однако летчик младший лейтенант Григорий Демичев остался в воздухе, не успел вовремя возвратиться из зоны, не справился с пилотированием в этих условиях и потерпел катастрофу. Это было первое и единственное летное происшествие в полку, которое произошло в столь неблагоприятных погодных условиях.

Не только сложные метеоусловия, но и низкая температура воздуха усложняла подготовку материальной части к полетам. В начале января сорокового года столбик термометра опустился к отметке 30 градусов ниже нуля, а для наших широт это уже была проблема. Технический состав проявлял необычную смекалку и находчивость, чтобы завести мотор, натянуть лыжные амортизаторы, сдвинуть с места примерзшие лыжи. Снег скрипел под ногами, лицо мгновенно покрывалось инеем, голыми руками невозможно было дотрагиваться до металлических частей самолета и инструмента.

Тем временем самолеты были подготовлены к полету и уходили на старт. Начались полеты, а мороз трещал, летчикам в унтах и меховых комбинезонах было слишком неудобно размещаться в маленькой кабине самолета. Одним за другим поднимались в воздух летчики на УТИ-4 с инструктором, в роли которого в передней кабине находился грозный проверяющий — сам командир полка майор Иванов. После того как он давал разрешение, летчик садился на одноместный истребитель И-16 и

совершал самостоятельные тренировочные полеты.

Командир полка решил сам проверить всех молодых летчиков, летающих на «ишачках», определить их летную подготовку, кто на что способен. Для этого у него были все данные: он был превосходным летчиком, совмещая должность комполка с должностью заместителя командира по летной подготовке.

Виктор Петрович родился в 1912 году в Волгоградской области. В 1928 году, будучи учащимся средней школы, добровольно поступил в Вольскую объединенную военную школу на летное отделение. Окончив эту школу в 1929 году, был направлен в Борисоглебскую военную школу летчиков, которую закончил в 1933 году, продолжив службу в легкобомбардировочной эскадрилье Ленинградского военного округа в качестве младшего, затем старшего летчика и командира звена. С 1933 года Виктор Петрович служил в Отдельной Краснознаменной дальневосточной армии в должности командира корабля дальней разведки и командира звена истребительной эскадрильи. После окончания Одесских курсов высшего пилотажа в 1936 году Иванов служил инспектором по технике пилотирования истребительной авиабригады, а затем командиром эскадрильи в Киевском особом военном округе. В 1939 году назначается заместителем и почти сразу же вступает в командование 55-м истребительным авиаполком.

Безусловно, нам, молодым пилотам, было трудно состязаться с командиром, имеющим такой послужной список и опыт летной работы, и даже представить, что мы можем подражать ему в технике пилотирования. К тому же следует сказать, что после окончания военных училищ в строевых частях нас не баловали систематическими полетами и тренировками, прошло немало времени с того момента, как мы в последний раз держались за ручку управления самолетом.

Теперь командиром полка проверялась техника пилотирования молодого летного состава, решалась их судьба — остаться ли им здесь или попасть в немилость и быть отправленными в запасный учебно-тренировочный полк. Конечно, в пятиминутном полете по кругу трудно быть до конца объективным и определить летные качества того или иного пилота, каким бы ни был психологом проверяющий и как бы хорошо он ни обладал летными навыками, поэтому некоторым счастье не улыбнулось…

Мой контрольный полет, как мне показалось, был выполнен не совсем безукоризненно, чувствовалось, что проверяющий остался не совсем доволен. Трудно объяснить, что на это

повлияло, то ли новая обстановка и сам «грозный» проверяющий, при котором я проявил неуверенность, то ли полет был проведен не по его. сугубо индивидуальной схеме, с которой я не был знаком. Факт остается фактом — чтобы не попасть в «невезучие», пришлось срочно исправлять свои недочеты.

В повторный полет иду с комэском, старшим лейтенантом Ильинским Владимиром Ивановичем. Этот опытнейший летчик-штурман и методист был близок по духу и характеру к младшим коллегам: прост и уважителен в обращении, хорошо понимал психологию молодых пилотов, за короткое время приобрел заслуженный авторитет и стал любимцем летчиков, оставаясь в то же время требовательным и грамотным командиром.

И вот я с Владимиром Ильинским в полете, который совершается по немудреной схеме — взлет, набор заданной высоты, построение «коробочки», расчет на посадку, посадка. Все прошло нормально, не было получено никаких замечаний, и как следствие — разрешение на полеты на боевом истребителе И-16. И здесь все прошло благополучно, без изъянов, даже я сам остался доволен полетом. Так закончилось мое знакомство с командиром полка майором Виктором Ивановым.

В первых числах апреля сорокового года полк перебазировался на лагерный аэродром. Это был один из интереснейших и увлекательных периодов летной подготовки. Каждый день был насыщен до предела, летчики приступили к освоению воздушных стрельб. На земле, на тренажной аппаратуре, отрабатывали основные элементы стрельбы по воздушной цели — определение расстояния до цели и ракурса, выполнение маневра, прицеливание и открытие огня. Для этого устанавливались воздушная мишень-конус и обычный самолетный прицел. Этот простой тренажер позволял летчикам после наземной тренировки выполнять летное задание на воздушную стрельбу эффективно и качественно.

Первый свой полет на воздушную стрельбу я выполнял в паре с Валентином Фигичевым. Мы поднялись в воздух, пришли в зону воздушных стрельб, разыскали цель, вышли на огневой рубеж. Вначале Валентин подошел к конусу, отстрелялся и отворотом ушел. Теперь моя очередь. Определяю дистанцию и ракурс, ловлю цель в прицел, нажимаю гашетку — огонь! Таких заходов разрешалось сделать до трех. В первом — пристрелка, второй и третий — с ведением огня.

Когда мы произвели посадку, то конус уже был на земле, техники и мастера по вооружению переворачивали его во все стороны и подсчитывали входные и выходные пробоины. На первый раз воздушной стрельбой мы могли быть довольны,

набрали отличные оценки. Для того чтобы определить, чьи пробоины в конусе, пули на земле окрашивались краской разных цветов, так как при одной буксировке конуса стрельба велась несколькими экипажами. В этот день успешно отстрелялись Кузьма Селиверстов, Петр Довбня, Степан Комлев, Леонид Дьяченко и многие другие.

В июле сорокового, после воссоединения Бессарабии и Северной Буковины с Советским Союзом, мы получили постоянное место базирования на аэродроме Сингурены у самой границы с Румынией. Базируясь на новом аэродроме, летчики продолжали совершенствовать свои навыки, однако в зимний период из-за обилия снегопадов интенсивность летной работы несколько снизилась. Полк занялся теоретической учебой, которая была направлена на изучение новой материальной части — самолетов МиГ-3, которые вскоре должны были поступить на вооружение.

В этот период переучивание летно-технического состава проходило и по другим каналам: были организованы бригады с выездом непосредственно на завод, руководящий летно-технический состав — комполка Иванов, инспектор по технике пилотирования Курилов, комэск Атрашкевич — прошел программу переучивания при военном авиаучилище, где получили необходимую летную тренировку.

Мне, как молодому летчику, тоже пришлось принять участие в выездной бригаде, побывать на заводе и вместе с инженерно-техническим составом познакомиться с новым истребителем непосредственно в цеху.

Когда мы, будучи на заводе, внимательно ознакомились с этим самолетом, с его тактико-техническими данными, машина произвела на нас положительное впечатление как современный истребитель. Однако мы скептически отнеслись к составу бортового вооружения — его состав в виде одного крупнокалиберного пулемета БС и двух пулеметов ШКАС мы сочли весьма слабым. Мы также обратили внимание на большой по сравнению с «ишачком» вес — свыше трех тонн.

Истребитель МиГ-1 конструкции Микояна и Гуревича с двигателем водяного охлаждения АМ-35А развивал максимальную скорость 640 км/ч на высоте 7000 м, а у земли — около 500 км/ч. В дальнейшем его летно-тактические данные были улучшены: введены предкрылки, позволяющие предотвращать непроизвольный срыв машины в штопор на больших углах атаки, значительно уменьшен вес самолета, на части самолетов дополнительно установлено шесть направляющих для реактивных снарядов. Модернизированый

истребитель получил название МиГ-3.

В середине апреля 1941 года мы получили первую партию этих самолетов, поступивших железнодорожным транспортом. Когда эшелон новеньких «мигов» прибыл на запасной путь, летчики радовались, как дети. И как было не радоваться такому счастью! Весь летно-технический состав принял участие в разгрузке самолетных ящиков с железнодорожных платформ, а затем и в сборке истребителей с детальным изучением всех агрегатов. Запомнился невероятный энтузиазм, все стремились быстрее сделать эту работу, сдать зачеты и приступить к полетам.

Уже в первых числах мая майор Иванов, капитан Атрашкевич и старший лейтенант Курилов провели облет первых собранных самолетов. В дальнейшем, по мере сборки самолетов, облет производился летчиками эскадрильи капитана Атрашкевича, которые первыми приступили к полетам на МиГ-3. В ближайшие несколько дней также освоил «миги» и руководящий состав всех эскадрилий.

В середине мая сорок первого авиаполк перебазировался на летний полевой аэродром Семеновка, где продолжалось освоение нового самолета.

На аэродроме Сингурены начались земляные работы по реконструкции летного поля и сооружению бетонированной взлетно-посадочной полосы. К 20 июня свыше четырех десятков летчиков полка летало на «мигах», однако большинство из них закончили только тренировочные полеты по кругу и в зону и не приступали к полетам на боевое применение. Остальные летчики, летавшие на МиГ-3, сделали по нескольку полетов для отработки взлета и посадки, не начав полетов на пилотаж. Около двух десятков пилотов продолжали летать на самолетах И-16 и «чайка» с одновременным продолжением переучивания на «миг».

В период интенсивной боевой подготовки уделялось большое внимание учебе командного состава на уровне командиров эскадрилий и их заместителей, командиров звеньев. Командир эскадрильи капитан С. И. Солнцев, заместители комэсков старшие лейтенанты Анатолий Соколов и Василий Куц, командир звена лейтенант Дмитрий Панкратов были командированы на курсы усовершенствования командного состава. Для подготовки командиров звеньев были организованы летно-тактические курсы, руководителем которых был назначен заместитель командира полка майор Жизневский Григорий Васильевич — волевой и требовательный командир с большим стажем службы и летной работы.

Пройдут годы, Григорий Васильевич погибнет в боях с немецко-фашистскими захватчиками, и над ним подшутит

история. Некоторые из бывших подчиненных упрекнут его в том, что летал он без «огонька», был слишком педантичным и требовательным по службе, не допускал отсебятины и нарушений правил летной работы, противился всему тому, что могло привести к летным происшествиям. Он не сможет опровергнуть эти совершенно неверные утверждения, так как его уже не будет в живых.

Теперь, когда Жизневский руководил окружными курсами командиров звеньев, он поддерживал высокую летную дисциплину, требовал от своих слушателей неукоснительного выполнения инструкций и наставлений, регламентирующих летную работу, памятуя о том, что они были написаны кровью погибших товарищей.

В летной семье всегда находятся отдельные ухари и трюкачи, которые, возомнив себя асами, пытаются внести дезорганизацию, выбросив какой-либо трюк, а потом за бортом доказывать, что они вносят новшество в технику пилотирования, предсказывая будущность этому. На этот счет Григорий Васильевич утверждал, что здесь не экспериментальный центр подготовки летчиков, не испытательный полигон, а курсы по повышению квалификации летчика и все обязаны выполнять установленный регламент. И он был прав.

Вот список воздушных бойцов 55-го авиаполка, принявших первый бой с немецкими захватчиками:

Атрашкевич Федор Васильевич, Барышников Федор Иванович, Багажков Борис Семенович, Бурлаков Федор Васильевич, Викторов Виктор Михайлович, Гичевский Павел Григорьевич, Грачев Петр Петрович, Гросул Александр Дмитриевич, Дмитриев Виталий Александрович, Довбня Петр Яковлевич, Дроздов Андрей Евдокимович, Дубинин Андрей Григорьевич, Дьяченко Леонид Леонтьевич, Жизневский Григорий Васильевич, Зибин Иван Михайлович, Иванов Виктор Петрович, Ивачев Константин Фадеевич, Калитенко Николай Васильевич, Карпович Викентий Павлович, Комлев Степан Кириллович, Котельников Николай Александрович, Комаров Борис Георгиевич, Кондратюк Григорий Александрович, Коннов Сергей Павлович, Крюков Павел Павлович, Курилов Федор Никифорович, Крейнин Леонид Маркович, Лукашевич Николай Яковлевич, Мочалов Александр Борисович, Манукян Гурген Оганович, Макаров Иван Петрович, Меметов Якуб, Миронов Константин Игнатьевич, Назаров Степан Спиридонович, Овчинников Семен Яковлевич, Овсянкин Алексей Иванович, Паскеев Теминдор Хасьянович, Покрышкин Александр Иванович, Пушкарев Алексей Николаевич, Речкалов Григорий Андреевич, Ротанов Тимофей Тимофеевич,

Рябов Гавриил Иванович, Семенов Евгений Александрович, Селиверстов Кузьма Егорович, Светличный Семен Устинович, Сдобников Алексей Васильевич, Смирнов Борис Владимирович, Скомороха Иван Васильевич, Соколов Анатолий Селиверстович, Солнцев Серафим Михайлович, Суров Александр Матвеевич, Столяров Николай Матвеевич, Тетерин Леонид Владимирович, Фигичев Валентин Алексеевич, Хархалуп Семен Иванович, Хмельницкий Матвей Иванович, Чернов Владимир Андрианович, Шульга Василий Антонович, Шелякин Федор Иванович, Шаповалов Алексей Васильевич, Шиян Григорий Тимофеевич, Яковлев Николай Васильевич.

Упомянув о летчиках и о том, с каким «багажом» по летной подготовке они подошли к рубежу Великой Отечественной войны и вступили в бой с гитлеровскими захватчиками, следует сказать, на каких самолетах мы воевали, о той материальной части, которая была на вооружении 55-го истребительного авиаполка.

Весь период 41–42-го годов летчикам приходилось воевать на разнотипной материальной части. Если в первые дни войны в полку преобладали «миги» и «чайки», то затем приходилось выполнять задания и наносить штурмовые удары по врагу на «ишачках», «яках» и появившихся на фронте новых штурмовиках Ил-2. Вначале самолетов было вполне достаточно — и «мигов», которых была получена большая партия, и «чаек», которые еще не были сданы при переучивании. Очень важно то, что наш полк почти не понес потерь при налетах вражеской авиации на аэродром базирования в первый день войны, это позволило ему сохранить боеготовность.

К характеристике самолета МиГ-3 следует добавить, что это был высотный истребитель, предназначенный для перехвата самолетов противника на большой высоте. Очевидно, как перехватчик в системе ПВО, он был незаменимым, но во фронтовой авиации на таких высотах истребители в эту пору не летали, а на средних высотах он терял свои боевые качества, на пяти-шести тысячах метров по скорости уступая «мессершмитту».

Поликарповские «ишачки» и «чайки» в свое время были первоклассными истребителями, но к началу войны устарели по большинству параметров.

Истребитель И-153 — «чайка» развивал скорость до 440 км/час. На борту имелось четыре пулемета нормального калибра и направляющие для установки реактивных снарядов, как биплан он обладал прекрасной горизонтальной маневренностью, но значительно уступал «мессершмитту» в скорости и вертикальном маневре. «Ишачки» — И-16 имели много модификаций, машины последних серий развивали максимальную скорость около

460 км/час, вооружение состояло из двух пушек и двух пулеметов ШКАС. Это был, пожалуй, самый миниатюрный по размерам и весу истребитель, который пользовался в свое время широкой известностью и популярностью. Маленькое крыло (площадь 14,5 кв. м), толстый фюзеляж, звездообразный мотор воздушного охлаждения придавали ему характерную бочкообразную форму.

В первых боях мы встретились с наиболее массовым на то время немецким истребителем «мессершмиттом» Ме-109Е, который имел максимальную скорость 570 км/час, был вооружен двумя пушками калибра 20 мм и двумя 7,92-мм пулеметами, вес самолета не превышал двух с половиной тонн.

Исходя из возможностей наших и вражеских истребителей определялась и тактика ведения воздушного боя. Обстоятельства вынуждали летчиков вести бой не на вертикалях, а на горизонталях. Никто не станет оспаривать, что такой вид боя является оборонительным, но это было время, когда мы вынуждены были прибегать к нему.

Однако нельзя утверждать, что горизонтальный маневр в воздушном бою применялся при всех обстоятельствах и в любой обстановке. В то время, когда воздушная обстановка складывалась в пользу летчиков, ведущих бой на устаревших самолетах, и они оказывались в более выгодных условиях по отношению к противнику, то они с успехом использовали вертикальный маневр и одерживали победу.

Но реальная действительность 41-го года была такова, что вражеские истребители, выполнявшие задачи свободного поиска, как правило, имели преимущество в высоте, скорости и маневре и положение изменилось только начиная с 1943 года — со знаменитых воздушных сражений на Кубани.

Воспоминания о детстве и юности

Я — сын белорусского народа. В двадцати километрах от Минска — столицы Белоруссии, по железной дороге на Москву, рядом со старинным московским трактом, раскинулся поселок Колодищи с одноименной железнодорожной станцией, вокруг которой разбросано множество хуторов.

Здесь я родился в 1914 году, провел детство, здесь же прошла моя юность. Здесь жили и трудились мои родители — отец Павел Михайлович и мать Юзефа Николаевна, мои деды — Михаил и Николай.

Обнародованный 1 января 1919 года Манифест Временного революционного правительства Белоруссии провозгласил образование Белорусской Советской Социалистической Республики, в котором также провозглашались основные положения государственного устройства. На протяжении всей истории белорусскому народу приходилось вести непрерывную борьбу против иноземных захватчиков за свое существование, за свою культуру. Этому способствовало ее географическое положение с давно заселенной и хорошо освоенной территорией.

Через Белоруссию и ее центральную часть проходят важные пути сообщения, связывающие центральные районы России с Западной Европой, южные и юго-восточные районы с Прибалтикой. Такое положение в прошлом не раз причиняло большие беды стране. Во время войн белорусская земля принимала первые удары иноземных захватчиков, подвергалась грабежу и разорению, сожжению городов и деревень, убийствам мирных жителей.

Еще в XIII столетии белорусам пришлось вести борьбу с монголо-татарскими, немецкими и шведскими захватчиками. В 1812 году белорусский народ первым испытал нашествие Наполеона, присоединившись к Отечественной войне. Не миновала население и частичная оккупация немецкими войсками в Первую мировую войну.

Не пришлось перейти к мирной жизни и после 1917 года и провозглашения советской власти. Уже 18 февраля 1918 года немецкие войска начали наступление по направлениям Минск — Смоленск и Гомель — Брянск. Под немецкой оккупацией оказались многие города и деревни, в том числе Минск, Полоцк, Орша.

В 1919–1920 годах на территорию Белоруссии вторглись польские войска, и снова многие районы Белоруссии, в том числе Колодищи, были оккупированы белополяками, которые нанесли

большой ущерб хозяйству, так же как и немецкая оккупация. В Колодищах была разрушена узкоколейная железная дорога, угнано много скота и железнодорожных вагонов, полностью сожжен лесопильный завод, разорены многие крестьянские хозяйства.

К этому времени мне исполнилось шесть лет, и у меня осталось в памяти много моментов оккупации белополяками наших мест. Возле станции, на запасном пути, стоял товарный железнодорожный эшелон, куда грузили награбленный скот и отобранное у населения добро. Возле эшелона горели костры, солдаты варили мясо, раздавались пьяные голоса.

Отец был нетрудоспособен, тяжело болел и чаще всего лежал в чулане, мать управлялась сама, благо своего личного хозяйства не было — оно еще было не разделено между двумя братьями, находясь в общем пользовании. В 1920 году после продолжительной болезни отец умер, мать осталась вдовой с тремя детьми.

В июле 1920 года Красная Армия перешла в наступление и очистила от поляков территорию Белоруссии, где вновь установилась советская власть.

Пожалуй, с этого момента, после смерти отца и освобождения от белополяков, и началась моя трудовая биография, связанная с выполнением различного рода работ в семейном хозяйстве. Начался его раздел, мать получила свою часть. Обжитая дедовская усадьба осталась за младшим братом, а матери пришлось переселиться на другой участок, где, кроме одиночного деревянного домика, больше ничего не было. А что значит для вдовы с тремя малолетними детьми обживать новое место, создавать заново хозяйство, заниматься стройкой и сельскими работами? Вот и пришлось хватить горя и невзгод как матери, так и нам, детям. Сколько было пролито слез — осталось тайной моей матери. Бедность и нищета были попутчиками нашей жизни, нашей семьи. Только благодаря бескорыстной помощи сестры матери, по стечению обстоятельств тоже оставшейся вдовой, удалось преодолеть все невзгоды и трудности.

Мне пришлось с малых лет познать, что такое труд, быть посильным работником в семье: пахать, косить, сеять и убирать, молотить, копать картошку, грузить мешки.

У меня было желание учиться, но с началом учебы мне не повезло. В начале двадцатых годов на нашем хуторе школы как таковой не было. Занятия проводились по квартирам учеников: сегодня в одном доме, завтра — в другом, а где-то в середине года занятия вообще прекратились: уехал учитель, и год, можно сказать, пропал.

Затем мать определила меня в соседнюю деревню, километров за двадцать от нашего хутора, к своей младшей сестре, где приходилось больше работать, чем учиться. Но и здесь учеба была прервана по причине трагического случая: учительница получила тяжелое огнестрельное ранение, была отправлена в больницу. Другого учителя не было, и школа была закрыта, а мне пришлось возвращаться к родному очагу. Был потерян и этот учебный год.

На следующий год в нашем поселке открылась начальная школа — в бывшем помещичьем доме, где до этого размещалась амбулатория. Это был деревянный одноэтажный дом, состоящий из двух половин, посреди которых была довольно большая квадратная прихожая, она же одновременно служила и раздевалкой. В правой, значительно большей части половины дома находились две смежные большие комнаты — классы, в которых одновременно, в одну смену, занимались две группы — два класса и во вторую смену — еще два класса. Левая половина дома была отведена под квартиры учителей и состояла из двух небольших комнат и кухни.

Своей первой учительницей я считаю Елену Степановну, у которой я получил первоначальное обучение, учился с первого по четвертый класс. Елена Степановна уделяла ученикам очень много внимания, вкладывала в воспитательный и учебный процесс всю свою душу, скрупулезно занималась со всеми вместе и с каждым в отдельности. Это был удивительно трудолюбивый и преданный своему делу человек; она не считалась ни со временем, ни с трудностями. А трудностей было немало: отсутствовали элементарные условия для занятий, классы не были оборудованы, не было наглядных и учебных пособий, не хватало учебников. Классные группы, как правило, были переполнены, зимой в классах было холодно, дров для отопления не хватало.

Читали по одному букварю, задачи решали всей группой у классной доски, писали диктанты, учили стихотворения и таблицу умножения, а кто не выучил на дому, оставался после занятий и доучивал в классе, но такая «методика» практиковалась только вторым молодым учителем.

Как мне думается, сейчас и климат значительно изменился. В то время, мне казалось, зима была более суровой — морозной, снежной и холодной. В холодные, морозные дни мы приходили в школу и особенно ощущали бедственное положение. Дров очень часто не было, а если были, то непиленые и неколотые, в этом случае мы принимались за дело. В классах в такую стужу не топилось, все и везде покрыто льдом. Учеников приходило

немного, в классах заниматься было невозможно. Иногда занятия отменялись, но чаще Елена Степановна приглашала нас в свою комнату, где посредине стояла железная печка-«буржуйка», как называли ее у нас. Мы собирали дрова, затапливали «буржуйку», и комната наполнялась теплом. Рассаживались вокруг печки, и начинались занятия. В перерывах наша учительница на «буржуйке» пекла ржаные лепешки и угощала нас — ох, какие же они были вкусные!

В 1929 году, в конце учебного года, мы держали экзамены за четвертый класс: решали письменные задачи по математике, писали сочинение по русскому языку, отвечали при устных опросах. Все было обставлено солидно, и мы чувствовали важность момента.

Позади остались четыре года первоначального обучения. Прощались со школой, со школьными товарищами. Все эти годы за одной партой мне пришлось провести с Мишей Колосовским, с ним вместе мы учили уроки, читали букварь и «Родную речь», решали задачи, писали диктанты и сочинения. Приходилось и так, что вместе оставались в школе «без обеда». Теперь мы с добрыми, дружескими чувствами расставались, нам предстояло каждому прокладывать свой путь в жизни.

Встал вопрос о дальнейшей моей учебе. На помощь пришла Елена Степановна, между матерью и учительницей произошел примерно такой разговор:

— Ну, что решили делать, Николаевна, — спросила Елена Степановна, — будете учить свое дите или оставите неучем?

Мать молчала, она не решалась что-либо сказать. Думала. Потом заговорила:

— Не знаю, что и сказать и как лучше поступить. Работать некому — одна осталась.

— Это верно, — подтверждает Елена Степановна. — Однако нужно подумать и о его будущей жизни. Я уже разговаривала с заведующим школой, он согласен принять и второго вашего сына. Понятно, что вам тяжело, но как-нибудь перебьетесь, а там незаметно время пройдет и сын закончит семилетку.

— Пусть будет так, — наконец согласилась мать. — Если я неграмотная, то пусть хоть дети учатся. Свет не без добрых людей, попрошу сестру — поможет, пусть Витя едет учиться…

Так была решена моя судьба. Мне была предоставлена возможность учиться в двух десятках километров — в столице, без отрыва от семьи. Потом, многие годы спустя, когда ее дите станет взрослым, она, мать, все равно не прекратит своих забот и беспокойств. Думы о благе своего ребенка не покинут ее. Какая же мать не пойдет навстречу своему ребенку, какая мать устоит

от соблазна видеть свое дитя счастливым? Очевидно, таких матерей на свете не бывает…

Настал новый 1929/30 учебный год, я поступил в 22-ю семилетнюю школу Минска. Теперь мне приходилось ежедневно ездить на учебу в город, используя все виды транспорта, в первую очередь — пассажирские и товарные поезда, а то и просто отмерять шагами двадцатикилометровое расстояние, ведь поезда ходили не так уж регулярно, особенно в зимнее время. Впереди были три года непрерывного движения.

Учеба в семилетке научила меня самостоятельности, впервые пришлось оторваться от материнской опеки. Мать так и не знала, где и чему я учусь, посещаю ли я вообще уроки, все было отдано на мою совесть. Теперь все зависело от меня, сумею ли выдержать этот испытательный срок и окончить семилетку.

Если смотреть только на учебный процесс, так ничего особенного здесь нет, нужно только прилежание к учебе: внимательно слушать преподавателя, учить уроки, отвечать, когда тебя спрашивает учитель — и можно иметь приличные отметки. Но мне хотелось бы познакомить читателя с теми внешними обстоятельствами, которые в какой-то степени могли способствовать или затруднять процесс учебы и с которыми мне пришлось столкнуться.

Я уже упоминал, что для того чтобы попасть в школу, нужно было преодолеть двадцатикилометровое расстояние по железной дороге или пешком.

При всех благоприятных условиях к половине пятого нужно было спешить к поезду, в шестом часу прибыть в город на вокзал, а начало занятий было в девять часов. Вот и убиваешь свободное время на вокзале, бесцельно шляясь из одного угла в другой. Случалось, и просыпал.

Бывало и так — опоздал на поезд, бежишь за ним вдогонку и цепляешься за ступеньку последнего вагона — это уже хорошо. Но поезд ушел, что делать? Приходилось пользоваться первым запасным вариантом. Идешь к дежурному по станции: «Дяденька! Как насчет товарняка, пойдет ли в город?» — «А, сукин сын, проспал, а теперь подавай ему товарняк!» — бурчит, ругается дежурный, но секунду спустя уже добродушно отвечает на вопрос.

Мы знали всех дежурных, и потому к каждому был свой подход. Ведь станция маленькая, населения немного, и железнодорожные служащие тоже хорошо знали нас и наших родителей, всегда шли нам навстречу и помогали. Если узнавали, что через несколько минут будет следовать товарный состав и проследует без остановки, это уже усложняло дело. Нужно было бежать ему навстречу километров около трех, на. подъем, где он

замедлял ход до минимума.

Там, на тихом ходу, следишь, где пустой тамбур и нет ли кондуктора. Когда заметишь, спешишь вцепиться в подножку, и если уж сел, считай, что тебе повезло — будешь на уроках без опозданий.

Часто бывало, что и этот вариант срывался — нет товарняка! Тогда оставался последний вариант — пеший, хотя и надежный, но требовавший больше времени и физических сил. Отработан он был до автоматизма, без смущения — вперед и поскорей! По путям, по шпалам, только поспевай считать километровые столбики. Пробежал по путям, а там сворачиваешь на старинный московский большак, по которому в 1812 году двигались войска Наполеона, дальнейший путь по песчаной дороге до окраины города, а там спасение — трамвай, отдых.

Подошла лютая зима, настали метели и морозы. Теперь передвижение на товарных поездах и пешком было не только затруднено, но и опасно. Пассажирские поезда ходили уже, как правило, с большим запаздыванием. Нужно было искать выход, а он один — найти временный уголок в городе. Мать рекомендовала зайти к одному старику. Жил он один, в смежной комнате — квартиранты, во второй половине дома жила дочь.

«Попросись, возможно, пустит на зимнее время», — говорит мать. И я иду, прошусь… Старик сначала усомнился, расспросил, кто я такой, а потом согласился дать мне приют при условии, что я не стану пользоваться примусом: он страшно не переносил примусного шума. Спать предложил на дощатых нарах, прикрепленных к потолку возле русской печи, сразу при входе в комнату, которая служила кухней. Так, на зимний период я приютился в теплом уголке, который нельзя было назвать «уголком», комнатой или тем более квартирой. Больше всего подходило название «место» между потолком и полом, а образно выражаясь — между небом и землей.

Здесь, на русской печи, я варил себе суп, варил или жарил картошку, приносил воду, рубил дрова, убирал, готовил уроки. Многому меня научила временная жизнь у старика, мудреный и вредный был мой хозяин, был в вечной ссоре не только с квартирантами, но и со своей дочерью. Работы я не боялся, и она меня не страшила: я давно к ней привык. Но зато я научился стряпать, стирать, убирать, делать всю необходимую работу — быть самостоятельным.

Николай Наумчик, мой добрый товарищ по учебному классу, был исключительно серьезным и дисциплинированным учеником. С малых лет остался он без матери, жил с отцом и мачехой. Жизнь при мачехе, которая не баловала его вниманием и

добротой, научила его самостоятельности. Отец работал на производстве, был много занят, и Николай был предоставлен сам себе. Учился он хорошо, был развитым учеником, активным в общественной работе, пользовался большим авторитетом среди учителей и учеников. Ему была доверена общественная работа по подписке на заем среди учеников и сбор денежных средств.

Я питал к нему большое уважение и доброжелательство, брал с него пример в отношении к учебе, поведении и участии в общественной жизни, это был один из самых серьезных и сообразительных учеников в нашем классе и, пожалуй, не ошибусь, если скажу, что и в школе в целом.

Окончив семилетку, мы расстались, у каждого из нас были свои непроторенные дороги в жизнь. Только спустя пять с лишним лет мы вновь встретились на мгновение. Как оказалось, наши мысли и желания были едины, мы оба избрали один путь в жизни — путь военного летчика-истребителя. Наши мечты сбывались, мы встретились в конце 1937 года в Борисоглебске при поступлении в военное училище летчиков-истребителей. Учились мы в разных подразделениях и находились на разных аэродромных базах, поэтому нам и не приходилось встречаться в период учебы.

После окончания военного училища мы вновь разъехались в разные стороны нашей страны — он на Дальний Восток, а я на Украину. Тогда ни я, ни Николай не предполагали, что впереди жестокая война, что оба мы станем Героями Советского Союза…

В шестом и седьмом классах мой образ жизни несколько изменился. В этот период брат, будучи студентом педагогического техникума, жил в общежитии, и мне в особо студеную пору зимы приходилось ночевать у него.

Дух студенческой семьи и дружбы витал среди студентов, комната была большая — человек на 12–15, и я всегда чувствовал их доброту и доброжелательность. Мне казалось, что я уже давно живу среди этих замечательных людей. Они с большой теплотой и вниманием встречали мой поздний приход к ним и прекрасно понимали мое трудное положение, вызванное суровой необходимостью. Утром мы вместе за одним столом пили чай с кусочком хлеба и сахарином (сахар был редкостью), а когда у кого появлялся маргарин, хамса, халва или другой «деликатес», то это было достоянием всех и считалось праздником.

Были у меня и другие случаи, довольно частые, когда приходилось оставаться ночевать в школе, на школьных столах и партах. Класс выбирался примыкающий к стенке квартиры заведующего школой, в этом случае единая печка отапливала всю ночь как квартиру, так и класс. Безусловно, как заведующий

школой, так и уборщица об этом хорошо знали и не возражали.

Однажды, оставшись на ночевку в школе, я заболел, сильно простыв. Ночью меня стало знобить и лихорадить, чувствовалась температура, я весь горел от жара. Очевидно, во сне я бредил и стонал. Это услышали живущая рядом уборщица и жена заведующего школой. Они пришли мне на помощь, принесли горячего чая, дали таблеток и укрыли теплой одеждой. К утру мне полегчало, и я уснул…

В школе для учащихся и учителей была хорошая столовая, нас кормили завтраком, горячими блюдами. Степан Михайлович, заведующий школой, следил за работой столовой, не было такого случая, чтобы он не присутствовал на завтраке. Он подходил к ученикам и интересовался, как приготовлен завтрак, всегда поучал, чтобы мы кушали свеклу и морковку, так как они очень полезны.

В школе работал родительский комитет, который уделял много внимания благополучию учащихся, оказывал помощь нуждающимся ученикам в бесплатном питании, приобретении одежды, обуви, канцелярских принадлежностей. Это была поистине родительская забота о подрастающем поколении, родительский комитет знал нужды каждого ученика и при первой необходимости оказывал ему помощь.

На исходе был третий учебный год, приближались экзамены за седьмой класс. Так незаметно проскочили годы учебы в семилетке, было жаль расставаться с полюбившейся школой — добрыми и заботливыми учителями и друзьями по классу.

Осталось только немного вспомнить то счастливое время, когда наряду с многими проблемами жизни и учебы я позволял себе уделять внимание развлечениям и спорту — посещению катка, хождению на лыжах, посещению театра, кино и цирка.

Я любил кататься на лыжах и коньках, хотя и то и другое применялось в примитивном виде. Не было настоящих ботинок с коньками, не было хороших лыж, и приходилось пользоваться самоделками, которые крепились при помощи веревочек, палочек и другого подсобного материала. Если на лыжах приходилось ходить главным образом у себя дома, в деревне, то каток был рядом со школой, на другом берегу реки Свислочь, на спортивной площадке в городском Парке культуры и отдыха имени Горького.

В вечернее время, когда оставался ночевать в школе, я спешил на каток. Это время, которое я проводил на катке, было самым счастливым для меня. Я забывал обо всех невзгодах, радовался, как ребенок красивой игрушке, любовался всем тем, что происходило на льду, где всегда было людно, светло и весело, много молодежи и смеха. Время бежало быстро, и приходилось

сожалеть, что нужно было возвращаться куда-то, чтобы провести ночь.

Цирк работал только в летний период, и ребята всегда радовались его приезду. Он располагался на берегу Свислочи в том же городском парке. Посещать его приходилось значительно реже, но интерес к нему был всегда большой, особенно когда выступал со своими «умными» животными дрессировщик Дуров.

Белорусский академический театр находился в центре города, в одном из парков. Как правило, театр мы посещали семьей — я и брат приглашали мать. Очень часто ходили в кинотеатры, собираясь группой одноклассников, — это было более доступно.

После окончания семилетки свою трудовую деятельность я начал рабочим у станка. Случай привел меня на завод «Ударник», занимавшийся изготовлением весов и гирь, — в отделе кадров мне предложили учиться при заводе. Тридцатые годы были слишком трудные, не хватало продовольствия — существовала карточная система на хлеб и другие продукты, во многих местах Украины была засуха, неурожаи и голод, поэтому продкарточка имела большое значение.

Кадровик сказал, чтобы я приносил документы и отправлялся на комиссию. На следующий день я вновь был на заводе. Предстал перед комиссией, состоящей из начальника цеха, инструктора, завуча училища и кадровика, и после нескольких вопросов и напутственных слов мне было объявлено, что я зачисляюсь в училище на токарное отделение. Радостный и взволнованный, я вышел из заводского двора и побежал к трамвайной остановке, чтобы успеть к поезду и быстрее поделиться радостной вестью с матерью.

Учебный корпус училища находился на Немировской улице. На первом его этаже располагалась учебная часть с учебными классами, а на втором этаже одна комната была отведена под общежитие. Это было относительно небольшое помещение, вытянутое в длину, с двухрядным размещением коек возле стен и небольшим проходом между ними. Двухъярусное расположение коек как в плацкартном вагоне позволяло разместить до 35–40 человек.

Встретили меня ребята с радушием и указали на одно из свободных мест на втором ярусе — сразу при входе в комнату, которую разделяла с внешним миром единственная дверь, открывающаяся на площадку лестницы. Все места уже были заняты, выбирать не пришлось, нужно было довольствоваться тем, что было. Важно было то, что нашлось место, свое, рядом с одноклассниками, теперь не нужно будет скитаться в поисках

ночевки.

Питались мы в столовой, где было организовано одноразовое питание в обед. Каждый из нас получал хлебную и продовольственную карточку с прикреплением к заводскому магазину, всем учащимся назначалась стипендия. Все это, вместе взятое, было настоящим богатством. «Не было ни гроша, да вдруг алтын! Теперь я заживу и даже смогу помогать матери!» — думалось мне.

Началась учеба, знакомство с заводом, с цехами, рабочими и мастерами. Затем пришли в токарный цех, где нам предстояло работать. Вот они — станки, стоящие в ряд, их много, один за другим, хватит всем, только будь добр — изучай и трудись. Вокруг легкий шумок, работают отдельные станки, шуршание приводных ремней… Подошла к нам девушка в спецовке, молоденькая, интересная, серьезная.

— Будем знакомиться, я ваш инструктор Валентина Михайловна, — представилась она. — Буду обучать вас работе на этих токарных станках.

Она очень ловко включила станок и направила резец для обточки детали. Девушка среднего роста, круглолицая брюнетка, спортивного телосложения. Своим мягким голосом, простотой обращения и обаятельностью она покорила нас, мы отнеслись к ней с большим уважением, почувствовали себя свободнее и смелее.

Мы, будущие токари, внимательно слушали объяснения инструктора, стремясь ничего не пропустить и запомнить все эти мудреные названия. Затем инструктор разъяснила, как обращаться с теми или другими частями станка. Особое внимание было обращено на технику безопасности:

— Следует быть осторожным, — сказала она, — возле шестерни и главного привода, чтобы туда случайно не попал рукав рубашки или пола спецовки.

Значительно позднее, когда я уже самостоятельно работал на станке, мне пришлось испытать на себе, что такое «техника безопасности». Не то я позабыл урок, не то пренебрег осторожностью и притупилось мое внимание, а быть может, просто по халатности, без умысла — трудно теперь вспомнить, — но я приступил к работе и не привел в порядок свою одежду. Рукав рубахи зацепился, и мою руку потянуло в шестерни. Мысль сработала мгновенно, я понял, что грозит неминуемая опасность и дело закончится плохо, могу остаться без руки… Что было сил, я рванул рукав. Только благодаря случайности — материал на рубахе был старый и слабый, — оторвав половину рукава, я спас руку от неизбежного увечья.

Вначале у меня как-то не ладилась работа на станке, все непривычно было в обращении с ним. Не было навыков, не получались координированные движения продольной и поперечной каретки, не было точности подведения резца к детали. Затруднялось определение толщины стружки и объемов обработки, обточки детали. Не получалась и заточка резца, за всем нужно было обращаться к инструктору. Но с каждым днем мы приобретали все больше навыков, у нас получалось все лучше и лучше. Пришел день — и мы получили дневную норму по обработке деталей, перешли на самостоятельную работу.

Начали мы с обработки обыкновенных весовых гирь 0,5 и 1 кг. В цех к нам приходили болванки, отлитые в литейном цехе, и наша задача состояла в том, чтобы ее обточить и довести до определенного веса. Сложность заключалась в том, чтобы сделать обработку с величайшей точностью, не больше и не меньше нужного веса.

В конце рабочей смены мы становились в очередь, чтобы сдать инструктору свою продукцию. Проверка была тщательная, каждая гиря взвешивалась на эталонных весах, и малейшее отклонение от нормы расценивалось как брак. Самое неприятное было, если инструктор выбраковывал гирю.

Настало время практики, мы знакомились и обучались слесарному делу. Другой цех, другой инструктор, но отношение к работе осталось то же — полное внимание и усердие к работе. Вместо станка перед нами были верстак и тиски, основным орудием производства служили зубило, молоток и напильник. Инструктор говорил, что этот инструмент — неизменный спутник слесаря. Иногда приходилось пользоваться сверлильным станком.

После окончания практики в слесарном цехе мы снова перешли в токарный цех. Практика подкреплялась теоретической учебой. Особенно всех заинтересовал предмет «Технология металлов» — очень привлекательный, интересный и нужный для токаря, поэтому мы относились к нему с большим усердием и вниманием.

Однако полностью закончить курс обучения на «Ударнике» и получить специальность токаря мне не пришлось, чем я был очень огорчен. Заводское училище в Минске было расформировано и переведено в другой город Белоруссии. Учащиеся из других городов и сельских мест направились к новому месту учебы, а минчане поступили в другие учебные заведения Минска.

В 1933 году я поступил в индустриально-педагогический техникум, где продолжил учебу. По своему профилю техникум с трехгодичным обучением готовил наставников — инструкторов производства. В основе учебы первых двух лет лежала

теоретическая подготовка по общеобразовательным дисциплинам и педагогике, с прохождением практических занятий по слесарному и столярному делу.

В 1934 году я уже был на втором курсе техникума, второй год жил студенческой жизнью. В это время происходили важные события, которые запомнились на всю жизнь, к ним были обращены взоры всей страны, о них говорил весь мир, писалось во всех газетах, о них извещало радио.

В феврале 1934 года в арктических льдах потерпел крушение и затонул ледокольный пароход «Челюскин», на котором находилась научная экспедиция, возглавляемая Отто Юльевичем Шмидтом. Команда ледокола и научная экспедиция высадились на лед, создав ледовый лагерь.

ЦК Компартии и советским правительством были приняты меры по спасению членов экспедиции и экипажа «Челюскина». Одним из эффективных средств явилась авиация — самолеты наиболее подходили для вывоза экспедиции из ледового лагеря.

Я со вниманием слушал радио и следил за печатью, освещающей подвиги летчиков, совершавших полеты в лагерь Шмидта в условиях сложной метеорологической обстановки: при низкой и сплошной облачности, снегопаде, тумане и обледенении самолетов. 13 апреля советские летчики вывезли на материк, мыс Ванкарем, последнюю партию из остававшихся на льду 111 членов экспедиции.

20 апреля 1934 года страна узнала первых в стране Героев. Советского Союза — летчиков, удостоенных награды за проявленный героический подвиг по спасению челюскинцев. Первыми Героями Советского Союза стали С. А. Леваневский, В. С. Молоков, Н. П. Каманин, М. П. Слепнев, М. В. Водопьянов и И. В. Доронин.

Событием большой значимости для советской авиации явился беспосадочный полет осенью 1934 года летчика М. М. Громова и штурмана И. Т. Спирина на самолете АНТ-25. Экипаж пробыл в воздухе 75 часов и покрыл расстояние 12411 км, тем самым установив мировой рекорд дальности полета по замкнутой кривой. За этот подвиг заслуженный летчик М. М. Громов был удостоен звания Героя Советского Союза, а штурман И. Т. Спирин награжден орденом Ленина.

Эти героические подвиги советских летчиков, слава о которых облетела всю страну и весь мир, всколыхнули молодежь, у которой появилась тяга к авиации, стремление сесть на планер и самолет, прыгать с парашютом, осваивать летное мастерство, продолжать почин первых героев. Как-то, сидя в комнате общежития, комсорг Володя Ганестов сказал: «Послушай, Витя, я

вижу, ты интересуешься полетами наших летчиков, все время ведешь разговоры об авиации. Я думаю — не поступить ли тебе в аэроклуб, там по желанию можно заняться любым авиационным спортом. Но отбор там тщательный, нужно иметь хорошее здоровье, да и вообще соображать, что к чему. Что касается рекомендаций и комсомольской характеристики, то, я думаю, комсомольская организация возражать не станет».

Шура Внук, внимательно осмотрев меня, с улыбкой подтвердил совет Володи, что мне следует хорошенько и серьезно подумать, навестить аэроклуб и при первой возможности попытать счастья. «Мой брат, — сказал Шура, — уже давно в авиации, летает на самолетах, недавно ему присвоено звание подполковника».

На следующий день, после занятий, я уже был в аэроклубе. Там было много ребят и девушек; одни разговаривали, другие чего-то ждали. По обстановке было видно, что в классах идут занятия. В штаб или в канцелярию аэроклуба я не решился зайти, а попытался узнать, есть ли набор в аэроклуб, у вышедшего из кабинета мужчины, на первый взгляд, моложе средних лет. Мужчина, как потом оказалось, инструктор, посмотрел на меня и на вопрос ответил вопросом:

— Кто ты такой, где работаешь и кем хочешь быть?

— Я студент индустриально-педагогического техникума, а кем я хочу быть, пока не знаю, пришел узнать.

— Вообще тебе следовало бы обратиться к начальнику штаба, но могу сказать, что на самолете учиться летать тебе еще рановато, а вот поступить в планерную или парашютную группу, пожалуй, можешь. Приходи завтра, приноси документы и обратись к начальнику штаба, там и решат, куда тебя направить.

Первый шаг был сделан. На следующий день я не пришел, а, собрав необходимые документы, зашел в аэроклуб через несколько дней. В это время работала мандатная комиссия, и я был зачислен в планерную группу.

Занятия в аэроклубе проводились по вечерам, после работы. Первые занятия в классе проводила девушка невысокого роста, молоденькая, стройная, обаятельная и очень уж серьезная. Представилась:

— Нина Дмитриевна, буду вашим инструктором по обучению полетам на планере. Начальник аэроклуба Климов, начальник штаба Шварц, начальник планерной подготовки Максим Антонюк. Кроме меня, занятия по некоторым дисциплинам будет проводить инструктор Александр Быков. Я познакомлю вас с функциями аэроклуба и программой обучения в планерном кружке.

Обучение в планерном кружке состояло из двух разделов: первой и второй ступеней. В этом году мы проходили обучение по первой ступени. Зимний период отводился для занятий в классе по изучению материальной части планера, теории пилотажа и аэродинамике, истории планеризма. В весенние и летние периоды были практические занятия на планере.

Ангар с планером находился на окраине города, и первое практическое занятие заключалось в знакомстве с материальной частью. Планер был выведен из ангара на площадку, и мы обступили его со всех сторон, рассматривали и сидели в кабине, с особым интересом и вниманием слушали рассказ инструктора. На этих занятиях инструктор, кроме матчасти планера, коснулась развития планерного спорта.

Мы узнали, что поступательное движение планера осуществляется под действием собственного веса. На равнинной местности, в спокойной атмосфере планер летает с постоянным снижением, благодаря чему получает определенную скорость, и эти полеты основаны на тех же физических законах, что и полет самолета.

Тренировочные полеты и планерные соревнования, как правило, проводились в то время на холмистой и гористой местности, например в Крыму, в Коктебеле, где в атмосфере возникают восходящие потоки, что позволяет осуществлять парение в воздухе, т. е. осуществлять полеты без потерь высоты или снижения. Такие полеты могут быть скоростные, по треугольному маршруту, на дальность и продолжительность полета.

В нашей планерной группе насчитывалось 12 ребят и девушек, которым полюбился авиационный спорт, которые мечтали испытать счастье и полетать на аппарате тяжелее воздуха. Среди учеников нашей 1-й группы были Володя Коротков, Александр Лобанов, Валя Молодцова, Аня Чекунова, Люся Черномор, Матвей Хмельницкий, Степан Комлев, Андрей Дроздов. Все они были истинными энтузиастами и любителями острых ощущений, упорно перенося все трудности и тяготы, связанные с учебой в планерном кружке и работой на производстве.

Шел 1935 год, остался позади первый год обучения в аэроклубе, закончена первая ступень планерного кружка. Прошло два года учебы в индустриально-педагогическом техникуме, получены хорошие знания по многим теоретическим дисциплинам, практическим навыкам по слесарной и столярной подготовке. Остался один год, всего только один год учебы в техникуме, а там самостоятельная работа.

Но этого не случилось. Когда летние каникулы подходили к концу, неожиданно для всех студентов стало известно, что наш техникум прекращает свою работу в Минске и переводится в Витебск. Но нет худа без добра. В стенах теперь уже бывшего техникума было вывешено красочно разрисованное объявление, которое извещало бывших студентов техникума, что здесь, на улице Володарского, открывается двухгодичный педагогический институт нацменьшинств. В институт без вступительных экзаменов принимаются студенты бывшего индустриально-педагогического техникума после двухгодичного срока обучения.

«Ну, что же, это прекрасно», — решили мы. Для нас, уже бывших студентов техникума, этот вариант был самым приемлемым: имелась возможность без лишних хлопот продолжать учебу, а профиль будущей работы менялся незначительно. Всех минчан это обрадовало, они были очень довольны и надеялись на скорую возможность стать студентами института.

Я решил поступать на историко-географический факультет. Откровенно говоря, при учебе в семилетке мне не приходилось особенно вступать в конфликты с физматом: по физике и математике я имел хорошие отметки и вполне находил с этими предметами общее понимание, однако больше всего мне приглянулся историко-географический факультет, в котором я больше всего любил географию, а история для меня была «попутным предметом».

Как студентам института, нам было определено дополнительно еще одно общежитие в бараках так называемого студенческого городка, который располагался на самой окраине города на приличном расстоянии от учебного корпуса. Изменение профиля учебы повлекло за собой исключение практических занятий по слесарному и столярному делу. Теперь читались новые предметы: история, психология, география, педагогика и много других новых дисциплин. Изменилась форма учебы — для нескольких групп студентов профессора и доценты читали лекции в большой аудитории, затем проводились семинары.

Учеба в институте оставила приятное впечатление — прекрасный преподавательский коллектив проводил занятия на высоком квалифицированном уровне и весьма интересно. Для меня же учеба в институте сопровождалась большим напряжением и большими трудностями, особенно на втором курсе учебы.

Осенью этого года, будучи студентом первого курса института, в аэроклубе я поступал в группу обучения полетам на учебном самолете У-2. Прошел медицинскую комиссию и по

состоянию здоровья прошел без ограничения, но на мандатной комиссии после незначительных вопросов в приеме мне было отказано. Так до сих пор я и не узнал истинной причины отказа. Мне просто было сказано: «Вам, молодой человек, следует еще поучиться». Вот и все. Огорчению не было предела. Что было делать? Не порывать же вообще с мечтой об авиации, пришлось возвращаться вновь в планерный кружок. Усердно и настойчиво продолжал учебу в аэроклубе и в институте, надеясь на то, что добрые времена должны прийти и ко мне, время и выдержка — лучшие судьи.

Инструктор планерного кружка Нина Дмитриевна усердно продолжала занятия с нами, теперь мы поднялись на ступеньку выше — по второму году обучения стали настоящими учлетами-планеристами: занятия проводились на холмистой местности, и планер приходилось таскать в более сложных условиях, амортизатор растягивался с большим напряжением, совершали подлеты и полеты, не слишком отрываясь от земли. Занятия наши часто посещал начальник планерной станции Антонюк, он же контролировал несение охраны по ночам нашего единственного учебного планера, находящегося в ангаре за городом.

Так прошел еще год, который принес мне еще шаг продвижения вперед в спортивной авиации. На втором году обучения в планерной группе я вступил одновременно в группу парашютистов, где велась подготовка к парашютным прыжкам с самолета. В этом я был обязан Людмиле Черномор.

Люся одна из первых смогла выполнить парашютный прыжок с самолета, и на следующий день на занятиях она поделилась с нами новостью и своими впечатлениями. Обращаясь ко мне, она сказала:

— Виктор! Можешь меня поздравить, я совершила первый свой прыжок с парашютом; все было прекрасно, интересно и романтично, но в момент отделения от самолета Николай меня подтолкнул за медлительность.

В свою очередь, я поздравил Люсю, в душе завидуя ее смелости и решительности, попросил рассказать, как она готовилась к прыжку и что для этого нужно знать. Она выразила готовность оказать мне содействие в подготовке и выполнении прыжка, пользуясь особым расположением к ней инструктора Николая Васильева.

Программа подготовки к прыжку предусматривала изучение материальной части парашюта, его укладку в ранец и приведение в боевую готовность, подгонку парашюта по росту, прыжки с парашютной вышки и технику выполнения прыжка с самолета У-2, ориентацию в воздухе после раскрытия парашюта и правила

приземления после прыжка.

Занимаясь в планерной группе, мне еще не приходилось летать на самолете, и это было двойное ощущение: как первый полет на самолете, так и первый прыжок с парашютом. Подняться в воздух на самолете, покинуть его и приземлиться на парашюте — все это воспринималось, как что-то необычное.

И этот день пришел. Впервые поднимаюсь на самолете — и вдруг первая неудача: неожиданно отказал мотор, инструктор произвел вынужденную посадку. Механик осматривает мотор и устраняет неисправность. Затем — повторный взлет, на этот раз все благополучно. Над аэродромом делаем один круг за другим, высота 600 метров. Инструктор сбавляет обороты мотора и дает команду приготовиться. Покидаю переднюю кабину самолета и выхожу на плоскость, вниз стараюсь не смотреть, но любопытство сильнее — и я бросаю мгновенный взгляд в воздушное пространство. Земля слишком далеко, по спине пробегают мурашки… Но на впечатления времени не остается, слышу команду: «Пошел!» Покидаю самолет, шагаю в пропасть… Проваливаюсь… Чувствую, что падаю в воздухе, но сознание работает. Проходят секунды, я берусь за кольцо, вынимаю из кармашка и выдергиваю из замков… Проходит немного времени, и я слышу хлопок над головой — раскрывается парашют, я повисаю на стропах. Теперь можно и рассматривать необозримые просторы земли — леса, кустарники, зеленые луга, хлебные поля.

Как учили, берусь за противоположные лямки и разворачиваюсь лицом по сносу: земля медленно уходит под ноги, меня несет по ветру к центру летного поля — так и нужно, так рассчитано, я должен приземлиться туда, где ожидают дежурная машина и санитарка с врачом.

Это действительно прекрасно, романтично, сказочно красиво и приятно — висеть на стропах парашюта и опускаться к земле, обозревая все вокруг. Как в песне поется: «Мне сверху видно все, ты так и знай…»

Жаль, что так быстро проходит время нахождения в воздухе, парашют все ниже и ниже несет меня к быстро приближающейся земле. Готовлюсь к приземлению — проверяю, правильно ли иду по сносу, чтобы не получить бокового удара, подгибаю в коленях ноги, чтобы приземление получилось мягким. Касаясь земли, я не смог удержаться на ногах, да это и необязательно. Падаю и одновременно подбираю стропы, гася купол парашюта, чтобы он не тащил меня по земле. Итак, первый прыжок совершен!

1936 год стал определяющим годом дальнейшего обучения и шагом вперед к спортивной авиации, к полетам на учебном самолете. Продолжая учебу на втором курсе института, я вновь

попытался поступить в самолетную группу: прохожу медицинскую комиссию — годен без ограничения, дрожу перед мандатной комиссией и радуюсь, радуюсь, что зачислен! На этот раз председатель комиссии начальник аэроклуба Климов без всяких сомнений сказал свое твердое слово: «Принят!» Вероятно, немалую роль сыграли комсомольская рекомендация, настойчивое обучение в планерном кружке и характеристика, которая была дана инструктором Ниной Дмитриевной, ведь на протяжении двух лет я верой и правдой старался быть примерным учеником планерной группы, терпеливо и добросовестно посещал занятия, прилежно выполнял задания по практическому обучению на планере.

И вот — ежедневные занятия зимними вечерами в классе по теоретическим дисциплинам в группе моторных полетов. Здесь наша летная группа предстала в новом составе: Володя Коротков, с которым я учился в семилетке, Александр Лобанов и Иван Игнатов, Степан Комлев и Матвей Хмельницкий, Валентина Молодцова, Аня Чекунова и Вера Аладьева, и вновь я был назначен старшиной группы.

Мы познакомились с инструкторами. Обучать нас должны были летчики-инструктора Александр Чигирин и Иван Ипатов, заместитель начальника аэроклуба по летной подготовке Виталий Скорб.

Теоретическая подготовка началась с изучения материальной части мотора М-11 и самолета У-2, теории полета, аэродинамики, наставления по полетам и ряда других дисциплин.

В первую очередь нас всех интересовал самолет, на котором предстояло летать, и нас с ним познакомил инструктор Александр Чигирин. Самолет У-2 конструкции Н. Н. Поликарпова, созданный в 1928 году, стал единственной учебной машиной первоначального обучения в летных школах и аэроклубах Осоавиахима. Это был биплан деревянной конструкции с полотняной обшивкой, с крейсерской скоростью 100–120 км/час. Посадочная скорость, которая имеет большое значение при эксплуатации самолета неопытным летчиком, составляла 60–70 км/час. Самолет был надежный, легкий и послушный в управлении, совершал взлет и посадку на самых малых аэродромах и даже на неподготовленных площадках. Вот на таком самолете нам предстояло обучаться полетам.

Александр Чигирин знакомился с каждым из нас, затем готовил к практическим полетам — требовал доскональных знаний материальной части самолета, его кабины: рычагов управления, приборной доски и расположенных на ней приборов, показаний приборов контроля работы мотора и навигационно-

пилотажного оборудования. На классной доске он рисовал разбивку старта: посадочные знаки, взлетную и посадочную полосы, линии предварительного и исполнительного старта, стоянок самолетов, ограничители и направляющие из флажков, а затем, вооружившись моделью самолета, рассказывал порядок взлета, построения «коробочки», заход и расчет на посадку, технику ее выполнения, особые случаи в полете.

Инструктор обращал наше внимание на то, чтобы все элементы полета были понятны и уяснены на земле, что в воздухе для доработки вопросов времени не будет. Каждый инструктор-летчик стремился как можно яснее изложить свои знания и передать их молодым парням и девушкам, которые готовились подняться в небо. Для этого потребовалось несколько зимних месяцев.

Пришла весна тридцать седьмого года. Зачеты по всем дисциплинам остались позади. Ранним утром мы впервые на автомашине выехали на аэродром Мачулищи, где находилась база аэроклуба. Ровное, уже покрытое зеленой травой летное поле, стоянки самолетов У-2. В небе гудят моторы. Это облет машин и тренировочные полеты инструкторского состава.

Наша летная группа изучает, аэродром: составляет кроки аэродрома, разбивку старта и господствующие направления ветров, подходы к аэродрому и препятствия вокруг него. Затем пришли на стоянку, знакомимся с самолетом, садимся в кабину и изучаем приборную доску, рычаги управления и запуск мотора. Все для нас представляет интерес, мы очень внимательны и наблюдательны.

В следующий приезд мы приступили к ознакомительным полетам по кругу и в зону. Подошел и мой черед лететь. Самолет стоит на линии предварительного старта, мотор не выключается. Инструктор сидит в передней кабине самолета, как только освободилась кабина от предыдущего учлета, а это был радостный и улыбающийся Володя Коротков, я стараюсь побыстрее и аккуратнее занять свое место в задней кабине, пристегиваюсь ремнями и докладываю о готовности к полету. Между мной и инструктором есть переговорное устройство (СПУ): мне положено только принимать, а инструктору вести передачу — передавать команды, делать замечания, исправлять ошибки, ставить вводные и вести весь разговор с учлетом, который вызывается необходимостью в процессе полета.

Впоследствии мы поняли, что чем меньше инструктор ведет разговоров и делает замечаний, тем лучше. Значит, полет проходит нормально и можно рассчитывать на хорошую оценку. Однако за время обучения учлет (так нас именовали) может

наслушаться по СПУ всего: спокойных и справедливых замечаний, добрых советов, необходимых указаний и даже того, чего здесь не напишешь. Все зависело от самого учлета, насколько удачно он совершит полет, и от настроения инструктора.

Ожидая взлета, инструктор отдавал какие-то распоряжения механику. Мне пришлось немножко поволноваться — хотя это был не первый мой полет, но сейчас я был в качестве учлета и на меня возлагались определенные обязанности. От того, как удачно они будут выполнены, зависел мой успех.

И вот инструктор двигает вперед сектор газа, стартер поднял белый флажок — взлет разрешен, обороты мотора увеличиваются до максимальных, самолет пошел на взлет, разбегаясь по полосе. Невольно почувствовал взгляд инструктора, обратив внимание на контрольное зеркало, укрепленное справа на стойке крыла. Александр Чигирин, глядя в это зеркало, наблюдал за моим поведением, определял мое состояние, изучал меня в воздухе как будущего пилота.

В иной раз он мне скажет: «На взлете близко смотришь на землю, нужно бросать взгляд вперед, метров на тридцать от самолета» или «На развороте держи «шарик» в центре» — это означало, что нужно координировать движения ручки управления и ножных педалей, задавая отклонение руля поворота и элеронов.

Ветер гудит в лентах расчалок, ровно гудит мотор, под плоскостями самолета бежит земля, остаются позади деревья и постройки… Распахнулись невиданные дали, невероятно расширились просторы воздушного пространства, только сейчас можно оценить красоту земли: вот зеленые поля и леса, деревянные приземистые постройки хуторов, вот идет ровная полоска железнодорожной линии и незаросшая тропа для гужевого и автомобильного транспорта, а самолеты на аэродроме превратились в небольшие силуэтики, сверкающие на солнце.

Так я не заметил, как мы набрали высоту и пришли в зону пилотажа, инструктор выполнил мелкие и глубокие виражи, сделал петлю и горку, скольжение, и мы направились на аэродром для посадки. И здесь неожиданно Александр Чигирин приказал мне взять управление и вести самолет. Робко и несмело берусь за рычаги управления. Из прошлых занятий я помнил, что для того, чтобы самолет шел по горизонтали без набора и потери высоты, нужно удерживать в одной линии капот мотора самолета с горизонтом, там, где «небо опирается на землю», и отрегулировать обороты мотора в соответствии со скоростью. Это у меня получилось; потом я попытался войти по касательной в круг, построить «коробочку» с разворотом под девяносто и не без помощи инструктора сделать четвертый разворот и пойти на

посадку. Первый полет завершен, ощущения прекрасные, появилась уверенность в себе. Конечно, в управлении планером и самолетом имеется большая разница, но есть и общие элементы!

С этого дня начались регулярные полеты, за исключением дней, нелетных по метеоусловиям. Приступили к так называемой вывозной программе — полетам по кругу — взлет, посадка, взлет, посадка. Диапазон количества таких полетов значительный: кому-то для освоения основных элементов хватает 15–20 полетов, кому-то необходимо до 40 и более.

В таком темпе прошел летний сезон полетов. Для меня, как для студента, это был самый трудный и напряженный период. Приходилось ранним утром ехать на полеты, затем возвращаться и спешить на занятия в институт, в котором приближалось время экзаменов. После окончания учебы в институте мы были отозваны с предприятий и учебных заведений в летние лагеря, где целиком и полностью вошли в подчинение аэроклуба, жили на аэродроме в палатках, питались в палаточной столовой, летали ежедневно.

Вывозная программа подходила к концу, каждый из нас чувствовал, что вполне уже освоил большинство премудростей вождения самолета У-2, Все ожидали скорого начала самостоятельных полетов. В некоторых группах такие полеты уже начались, и мы считали, что наш инструктор не захочет отставать от других.

В один из летних дней инструктор назначил меня первым в очередной контрольный полет. Очередность, как правило, менялась, и трудно было сделать какое-то заключение, кому отдается предпочтение. Задание было обычное: взлет, набор высоты 400 метров, полет по «коробочке» — по прямоугольному маршруту, расчет, посадка. Полет был выполнен без замечаний.

После посадки инструктор покинул самолет и велел в переднюю кабину для сохранения центровки положить «Ваньку» — мешок с песком. Это был первый признак выпуска учлета в самостоятельный полет, до этого инструктор своего намерения ни в чем не проявлял. Дальнейшие самостоятельные полеты выполнялись с пассажиром — своим же учлетом.

Мне стало ясно, что сейчас состоится мой первый самостоятельный полет. Потом в обычном порядке, как ни в чем не бывало, Александр Чигирин без особых инструкций и нотаций просто сказал: «Давай, обычный полет по кругу, как летал!» Без особого волнения подрулил к линии исполнительного старта и поднятием правой руки спросил разрешение на взлет. В ответ стартер поднял белый флажок, и я дал сектор газа вперед. И снова, как несколько минут тому назад, самолет пошел на взлет, земля и все земное пошло под крылья самолета… Смотрю в

зеркальце — и нет в нем знакомого лица инструктора: ни улыбки его, ни сурового взгляда — впереди только «Ванька»! Я вполне уверенно веду самолет от одного разворота к другому, соблюдая параметры полета — маршрут, высоту, скорость. С высоты полета старт как на ладони, все время слева. Около посадочного знака виден финишер с двумя флажками — белым и красным: белый — посадка разрешена, красный — запрещена. Расчет на посадку обычный, после третьего разворота — выдержка, убираю газ и перевожу самолет на пологое снижение, четвертый разворот — проверка расчета: если посадочное «т» не уходит под плоскость и не удаляется, значит, расчет правильный. Плавно подвожу самолет к земле, выравниваю, выдерживаю над землей и плавно подбираю ручку, машина на три точки приземляется у посадочного знака.

— Товарищ инструктор! Первый самостоятельный полет выполнен, разрешите получить замечания.

Александр Чигирин с улыбкой поздравляет, пожимает руку:

— Отлично, Карпович, молодец!

В ближайшие два-три летных дня все учлеты нашей группы летали самостоятельно, это событие было приятно как для инструктора, так и для каждого из нас — мы были рады за нашего Александра, что оправдали его ожидания.

После тренировочных полетов были полеты с инструктором на имитацию отказа мотора с посадкой вне аэродрома на ограниченную площадку, контрольные и самостоятельные полеты в зону на выполнение пилотажа и заканчивалась летная программа маршрутными полетами. Тем временем закончился и летный период. Настали осенние дни, а вместе с ними неустойчивая погода и выпускные экзамены.

Для приема государственных экзаменов по летной практике прибыл военный летчик из Борисоглебского военного авиаучилища — командир звена старший лейтенант Голубов Анатолий Емельянович. Он проверял нашу технику пилотирования, ставил оценки за экзаменационный полет и определял перспективу дальнейшей пригодности в военной авиации, особенно это касалось парней. Как потом мы узнали, в его задачу входил отбор кандидатов для поступления в военное училище летчиков-истребителей.

Пройдут года… Окончится Великая Отечественная война, и я летом 1947 года вновь случайно встречусь с Голубовым в Москве, на станции метро «Арбатская». Мы встретимся как старые друзья, не замечая знаков различия — я майор, а Анатолий Емельянович полковник, слушатель Военной академии Генштаба, которому в скором времени будет присвоено звание генерал-майора. Мы

будем бродить по Москве, вести беседы, вспоминая прошедшие годы. Я узнаю, что Анатолий Емельянович на фронтах войны командовал истребительным авиаполком, потом дивизией, был тяжело ранен.

Потом об Анатолии Емельяновиче Голубове напишут, что на фронте его знали как человека, победившего смерть. На его счету было 14 лично сбитых вражеских самолетов и несколько уничтоженных в групповых боях. В июне 1944 года Голубов командовал истребительным полком, когда в один из дней было получено задание произвести разведку вражеских позиций. Погода была нелетная, и командир решил лететь сам. Летчик выполнил задание и по радио доложил командованию о результатах разведки, но при возвращении его обстреляла зенитная артиллерия. Один из снарядов попал в самолет, возник пожар. Голубов надеялся перетянуть через линию фронта, чтобы посадить самолет или воспользоваться парашютом.

Когда линия фронта осталась позади, под самолетом потянулся лес. Голубов продолжал лететь на малой высоте, высматривая подходящую площадку, когда вдруг раздался взрыв. Летчика выбросило из кабины. Очевидцами драмы оказались пехотинцы, которые и достали его из болота и доставили в санчасть с множественными переломами, сквозными ранениями и сотрясением головного мозга. Гвардейцы полка прощались с командиром навсегда, уверенные в том, что жить ему осталось недолго.

Но прошло полгода, и Голубов вернулся в полк. Правда, ходил он еще с костылями, но вскоре сел в кабину самолета и снова пошел на боевое задание. Огромная сила воли и помощь врачей дали возможность ему победить смерть. Но это будет потом, в годы сражений и в мирные дни послевоенного периода, когда враг будет разбит и придет Победа.

А пока, в тридцать седьмом, я готовлюсь к экзаменационному полету, занимаю место в самолете У-2, пристегиваюсь ремнями и докладываю военному летчику-истребителю старшему лейтенанту Анатолию Голубову, который находится в передней инструкторской кабине самолета:

— Товарищ старший лейтенант, учлет Карпович к экзаменационному полету готов!

Посмотрел в зеркальце, вижу приятное, веселое лицо военного летчика с голубыми петлицами… В то же время слышу обычный, спокойный голос поверяющего, который коротко и четко поставил задачу на полет по переговорному устройству:

— Полет в зону, высота шестьсот, два мелких, два глубоких виража — по одному в каждую сторону, петля, боевой разворот,

штопор два витка, скольжение в обе стороны, расчет на посадку, посадка!

Его исключительные простота и теплота, мягкость голоса, с которым он обратился ко мне и поставил задачу, произвели на меня настолько поразительное впечатление, что невольно с меня как бы свалилось сто пудов груза, куда-то исчезли скованность, волнение и напряжение, пришли спокойствие и уверенность в выполнении полетного задания. Да, Анатолий Голубов мог расположить к себе учлета. С этим чувством уверенности мы поднялись в воздух и, несмотря на некоторую сложность метеорологических условий, мне удалось выполнить весь комплекс полетного задания с особым подъемом. Мне казалось, что пилотаж как никогда у меня ладится, все получается, и даже на какое-то время я позабыл, что впереди меня находится поверяющий. Выполнив задание, снижаюсь, вхожу по касательной в общий круг к третьему развороту, захожу на посадку. Когда я выполнил четвертый разворот, то по СПУ поверяющий передал:

— А ну-ка, давай посадку на скорости!

Такие посадки мы никогда не практиковали, я смутился, но времени на раздумье не было. Я понял, что от меня требуется, но как это выполнить? Прижимаю самолет к земле, не убирая полностью газ, выдерживаю его на повышенной скорости, затем в расчетной точке прикрываю газ, погасив скорость до посадочной, произвожу посадку, притирая, что называется, самолет у «Т» на три точки. Чувствую, что посадка мне удалась. Видно было, что поверяющему, военному летчику, понравился мой полет. Когда мы зарулили на заправочную линию, выключили мотор, Голубов, выйдя из кабины самолета и не сделав замечаний, поставил отличную оценку. Это и определило мою дальнейшую летную судьбу. На прощание Анатолий Емельянович рекомендовал меня для поступления в военное авиационное училище летчиков-истребителей, это меня вдохновило. Каждый начинающий пилот в этих условиях мог законно гордиться результатами экзаменационного полета и оценкой, поставленной военным летчиком.

Мы, уже бывшие учлеты Минского аэроклуба, с благодарностью прощались с замечательным человеком, нашим летчиком-инструктором Александром Макаровичем Чигириным, так много доброго сделавшим для нас.

Александр Макарович дал нам первые навыки в управлении самолетом, мы узнали, что это такое и почему он летает, крепко полюбили этот вид спорта, красоту неба, красоту природы, наблюдаемой с высоты. Некоторые пилоты нашей группы стали спортсменами самолетного и парашютного спорта, а многим

посчастливилось получить путевку в большую военную авиацию. Это было прекрасное время надежд и стремлений в будущее, и оно никогда не забудется.

Александр Макарович внешне ничем не отличался от других инструкторов, но для нас он был самым лучшим. Во всем его облике и манере держаться с учлетами было что-то неуловимо доброе: в меру суровый и требовательный, спокойный, внимательный во время полета и на земле, своевременно замечающий ошибки и реагирующий на их исправление, уверенный в успехе своей работы, тактичный во взаимоотношениях.

Он окончил Борисоглебское военное авиационное училище летчиков-истребителей, служил в Белоруссии в 21-м истребительном авиаполку Оршанской бригады. С первого дня принял участие в Великой Отечественной войне, сражался на Северо-Западном, Калининском, 1-м Прибалтийском и 3-м Белорусском фронтах, пройдя большой путь от младшего летчика до заместителя командира авиадивизии. В 1954 году после тяжелой операции по состоянию здоровья был вынужден уволиться из рядов Советской Армии.

А мы, его питомцы — Николай Шутт, Александр Лобанов, Матвей Хмельницкий, Андрей Дроздов, Степан Комлев, я и многие другие, — отобранные для поступления в военное авиационное училище летчиков, к декабрю тридцать седьмого года всей группой были в полной готовности к отправке. Минский аэроклуб направил нас в Борисоглебское военное авиационное училище летчиков, куда мы прибыли в середине декабря 1937 года…

Теперь вернемся к военному времени, когда немецкие войска, используя внезапность нападения, продолжали глубоко вклиниваться в расположение войск Красной Армии, бомбить и жечь города, населенные пункты, нести смерть мирным жителям.

В небе Молдавии. Бельцевско-Кишиневское направление

Пошел третий день боев. Мы со своим автопоездом и самолетом МиГ-3 благополучно прибыли на аэродром Семеновка, с которого уже с рассвета велась интенсивная боевая работа.

В 5 часов 55 минут девятка «мигов», возглавляемая старшим лейтенантом Куриловым, ушла на прикрытие действий бомбардировщиков в районе Скуляны — Унгены.

За «мигами» в воздух поднялась десятка «чаек» под началом старшего лейтенанта Хархалупа, с ним ушли на задание Федор Бурлаков, Борис Багажков, Гавриил Рябов, Алексей Сдобников, Андрей Дроздов, Георгий Кондратюк, Василий Шульга, Николай Калитенко и Иван Скомороха. Они имели задачу штурмовать немецко-румынские войска по дорогам в районе Скуляны — Бокша. Под плоскостями «чаек» были подвешены пятидесятикилограммовые осколочно-фугасные бомбы и установлены реактивные снаряды.

Но этот день начался трагически. К семи часам группа «мигов» возвратилась с задания, подойдя к аэродрому организованно и в полном составе. Ведущий девятки подал команду на роспуск группы и заход на посадку, первым предпринял маневр выхода из строя.

Но что это? Самолет Курилова свалился на нос и перешел в штопор! На аэродроме все замерли. Нет высоты для вывода самолета из штопора! Да, МиГ-3 «болен» этим пороком: он не допускал резких движений, особенно на малой высоте. Допущенная Куриловым ошибка стоила ему жизни. Мгновение — и самолет врезался в землю рядом с аэродромом, летчик погиб.

Старший лейтенант Курилов Федор Никифорович — опытнейший летчик, родился в 1912 году в поселке Полог Пологовского района Днепропетровской области, член Компартии с 1932 года, службу в Советской Армии начал в 1932 году. По прибытии в полк в 1939 году командовал эскадрильей, а затем был назначен инспектором по технике пилотирования полка. Летный и технический состав любил Курилова и относился к нему с большим уважением. Федор Никифорович был похоронен здесь же, на аэродроме, со всеми воинскими почестями.

В сороковом году мне довелось с Куриловым совершить поездку из Одессы в Запорожье, где мы должны были получить самолет ТБ-3 и перегнать его на наш аэродром. С приездом на Запорожский аэродром наша группа немедленно приступила к

изучению этого самолета: технический состав — по эксплуатации и обслуживанию самолета, а летчики делали упор на технику пилотирования. Здесь я убедился в высокой технической культуре и профессиональной грамотности Федора Никифоровича как летчика и авиационного специалиста. Мы тщательно изучали кабину самолета, которая ни в какое сравнение не шла с кабиной самолета-истребителя, ее приборную доску с множеством всяких приборов, тумблеров и рычагов. Особое внимание уделяли летно-техническим данным самолета и его пилотажным свойствам. Против нашего «ишачка» это была машина-гигант, которую мне пришлось видеть впервые.

Тяжелый бомбардировщик ТБ-3 (АНТ-6), созданный в КБ конструктора Туполева, был первым в мире четырехмоторным свободнонесущим монопланом, взлетный вес которого был около 20 тонн, а площадь крыльев 230 кв. м. Машины последних модификаций развивали скорость около 300 км/час и поднимались на высоту более семи тысяч метров, бомбовая нагрузка составляла около трех тонн. На этих самолетах устанавливались международные рекорды с грузом и совершались большие международные перелеты.

Нельзя сказать, что я был в восторге от перспективы летать на этих машинах в качестве второго пилота, о переходе на самолет-бомбардировщик мне и думать не хотелось, и я никогда бы на это не согласился.

Когда время подошло к практическим полетам на этом гиганте и мы должны были сделать несколько тренировочных полетов, вдруг задача изменилась, и наш перелет был отменен. Мы возвратились в свою часть. Я был рад, что так легко удалось отделаться от полетов на этом самолете. Несколько позже ТБ-3 был все же перегнан на наш аэродром бомбардировочным летным экипажем…

Накануне, к исходу 23 июня, пятерка «мигов» 2-й эскадрильи, возглавляемая старшим политруком Барышниковым, в составе Лукашевича, Котельникова, Хмельницкого и Меметова сопровождала две девятки самолетов СБ 45-го СБАП, которые наносили бомбовый удар по переправе через Прут и скоплению немецко-румынских войск в районе Скулян.

Об этом полете поведал Матвей Хмельницкий. «При подходе к цели, — рассказал он, — противник открыл ураганный зенитный огонь, все небо покрылось белыми шапками разрывов зенитных снарядов. Бомбардировщики сразу рассредоточились, изменили высоту и вышли на боевой курс, стали сбрасывать бомбовый груз, разрывы были видны в гуще вражеских войск. Один снаряд прямым попаданием поразил самолет СБ, который

загорелся и упал в расположении вражеских войск, уничтожив при этом много техники и живой силы противника.

Второй самолет СБ был подбит зенитным огнем, развернулся и пошел со снижением на свою территорию, его сопровождали Котельников с Меметовым. Самолет произвел вынужденную посадку южнее Бельцев. Как было потом установлено, летчик этого самолета Артанов не пострадал, штурман Борматов получил ранение, а стрелок-радист Медведев погиб в самолете…»

Однако вернемся в 24 июня. Над аэродромом проследовала девятка бомбардировщиков — СБ возвращались с задания, они бомбили колонны немецко-румынских войск в районе Унген. Сопровождавшие их истребители пошли на посадку. Первым садится Ивачев, за ним — Фигичев, Котельников, Хмельницкий, Лукашевич, Комлев, Гросул, Меметов и Светличный. Командир группы «мигов» Костя Ивачев доложил майору Иванову, что задание выполнено, бомбардировщики и истребители потерь не имеют, встреч с воздушным противником не было.

Как информировал начальник штаба майор Матвеев, воздушной и наземной разведкой установлено непрерывное движение немецко-румынских войск в районе Унген, Скулян. На этом участке фронта немцы ведут подготовку к переправе передовых частей на левый берег реки Прут, подтягивают и сосредоточивают плавсредства, наводят мосты.

Для срыва проводимых противником мероприятий в этот район нацелена бомбардировочная и истребительная авиация ВВС 9-й армии, чтобы бомбами и штурмовыми ударами разрушать переправы, уничтожать живую силу и технику противника.

И снова в бой пошли «чайки». Двенадцать И-153, возглавляемых Семеном Хархалупом, рядом с ним комиссар эскадрильи Пушкарев. Летчики в группе надежные, хотя и собраны они из разных эскадрилий — Василий Шульга и Павел Гичевский, Гаврюша Рябов и Борис Смирнов, Леонид Крейнин и Борис Багажков, Николай Калитенко и Федор Бурлаков, два неразлучных друга — минчанин старший летчик Андрей Дроздов и саратовец командир звена Георгий Кондратюк: они вместе учились в военном училище, летали в мирном небе, и сейчас, когда настали грозные дни, они вместе штурмуют врага.

«Чайки» следуют опять в район Скулян. Хархалупу хорошо знакомы эти места, он здесь родился и исколесил их на самолете и пешком, а теперь уверенно и скрытно ведет группу к цели, прижимаясь к земле. Но на этот раз гитлеровцы оказались готовы к налету, еще на подходе встретили наших истребителей сильным огнем. Звено «чаек» тут же занялось подавлением огня вражеской

зенитной артиллерии. Ведущий группы, невзирая на сильный заградительный огонь, сделал мелкое покачивание с крыла на крыло и ввел свой самолет в пикирование, а за ним пошли остальные самолеты. На врага обрушилась вся мощь пулеметного огня и реактивных снарядов, посыпались бомбы. Экипажи, наблюдая за своими действиями, могли убедиться, что враг понес значительные потери в живой силе и технике, потеряв разбитыми и поврежденными до 15 автомашин с грузом.

Выполнив задание, «чайки» возвращались на свой аэродром, не досчитавшись в боевых порядках трех самолетов, получивших повреждения от зенитного огня и вынужденных произвести посадку в расположении своих войск. Летчики не пострадали.

Многотипность самолетов создавала значительные трудности в получении запасных частей и ремонте материальной части, а также в комплектации групп для выполнения боевых задач.

Самолеты, получившие повреждения в бою, подлежали восстановительному ремонту, а летчики в это время вынуждены были использовать любые исправные самолеты, даже другого типа, зачастую ранее на них не вылетая, приспосабливаться к ним непосредственно в боевом вылете, а это требовало достаточного мастерства. Однако в условиях боевой обстановки не приходилось с этим считаться, обстоятельства вынуждали идти на задание на любом типе самолета, который оказался без летчика в данный момент. Такие летчики, как Семен Хархалуп, Кузьма Селиверстов, Константин Ивачев, Павел Крюков, не отказывались летать на устаревших типах самолетов, успешно выполняя задания как на «мигах», так и на «чайках» с «ишачками». Следует отдать должное летчикам Валентину Фигичеву, Григорию Жизневскому и Петру Грачеву, выступившим в роли испытателей, — они, кроме истребителей, имевшихся в полку, первыми на Южном фронте быстро освоили самолеты-штурмовики Ил-2 ранних выпусков и продолжительное время успешно наносили удары по войскам врага на переднем крае линии фронта, громили живую силу противника, уничтожали артиллерию на огневых позициях, узлы связи и командные пункты, артиллерийские склады, танки в местах сосредоточения.

Однажды я оказался на аэродроме без «мига», на котором летал, — он стоял на ремонте, не оказалось и ни одного исправного «ишачка». В это время группа «чаек» готовилась к вылету на задание. Неподалеку находился начальник штаба полка майор Матвеев, отдававший распоряжения и руководивший взлетом. Заметив меня, он окликнул: «Карпович! Ты чего не у дел, стоишь и наблюдаешь? Садись вон в ту «чайку» и жми вместе с группой на штурмовку!» — И указал мне на отдельно стоявший

самолет.

Я, конечно, обрадовался такому случаю, но немного смутился, так как на «чайках» не летал вообще. Однако, ни слова не говоря, побежал к истребителю. Механик доложил о готовности самолета к полету и о боевой нагрузке. При помощи механика в одну минуту я ознакомился с рычагами управления, приборной доской и режимами работы двигателя, со скоростями самолета. Тут же запустил мотор и произвел взлет, присоединившись к группе, которая уже взяла курс, и последовал на задание.

Этот полет был необычным и сложным. Мне ничего не было известно о составе группы, кто ее ведущий, не знал, в какой район мы следуем и какое задание, знал только то, что идем на штурмовку гитлеровских войск. И-153 значительно отличался по технике пилотирования от «мига» и «ишачка», особенно непривычен был обзор. Верхнее крыло биплана затрудняло обзор, и я не мог освоиться: то пригну голову, то выпрямлюсь — и все равно верхнюю полусферу вижу плохо. Самолет оказался легкий в управлении, маневренный, но значительно уступал «мигу» в горизонтальной скорости. Мне нужно было привыкнуть, а времени для этого не было — это был боевой вылет, я шел на задание, нужно было вести наблюдение за воздухом, за маршрутом полета, выдерживать интервал и дистанцию в боевом порядке, чтобы исключить внезапное нападение вражеских истребителей, не потерять ориентировку и не столкнуться с впереди идущими самолетами.

Оказалась сложной и метеообстановка. Небо было затянуто сплошными черными облаками, вокруг сверкали молнии и раздавались раскаты грома, шел дождь — так и ожидаешь, что вот-вот тебя расколет молния, а вокруг темнота, создаваемая облаками.

На подходе к цели противник встретил нас сильным огнем зениток, на фоне облаков хорошо видны разрывы зенитных снарядов. «Чайки» перешли в пикирование, сбросив бомбы, одновременно залпом выпустив реактивные снаряды и открыв пулеметный огонь.

Удивительно, что в такой сложной обстановке мы не имели потерь, все самолеты, выполнив задание, возвратились на свою базу, но посадку пришлось производить на запасном аэродроме. От проливного дождя грунт основного аэродрома раскис, и летное поле стало непригодным к посадке, нас направили на другой аэродром. К нашему несчастью, аэродром Ивановка, куда мы пришли, оказался не лучше, но малый остаток бензина в баках заставил нас производить посадку и в этих условиях. Самолеты

встали в круг и пошли на посадку, одна «чайка», производящая посадку впереди меня, застряла в грязи и скапотировала.

В этот раз мы сбросили 48 бомб разного калибра, израсходовали комплект реактивных снарядов и пулеметных патронов, но результаты штурмовки не пришлось наблюдать из-за сложной обстановки.

Здесь, после посадки на аэродроме Ивановка, я узнал, что ведущим группы «чаек» был комзвена лейтенант Алексей Сдобников, который и скапотировал при посадке, а рядом со мной очутился мой друг Яша Меметов, с которым мы и возвратились на свой аэродром. Так мне впервые довелось полетать на знаменитой «чайке».

Но этот боевой вылет был несколько позже, а сегодня идет речь о третьем дне войны. В полдень в воздух поднялось 11 истребителей МиГ-3, возглавляемых комэском старшим лейтенантом Федором Шелякиным. Они встретились в районе аэродрома с группой самолетов СБ и Су-2, имея задачу сопровождать их до цели и обеспечить им бомбометание по скоплению фашистских танков и артиллерии в районе Хэрлэу. В боевых порядках истребителей находились летчики 4-й эскадрильи Владимир Чернов, Виктор Викторов, Николай Столяров, Леонид Тетерин, Теминдор Паскеев, Гавриил Рябов, группу пополняли летчики 3-й эскадрильи Виталий Дмитриев, Борис Комаров, Петр Грачев и Тимофей Ротанов. Истребители разделились на две группы и плотно охватили фланги девяток бомбардировщиков, надежно прикрыли их боевые порядки от атак вражеских истребителей.

На подходе к цели противник открыл сильный зенитный огонь, но летчики-бомбардировщики не дрогнули, встав на боевой курс, идеально выдержав его, прицельно накрыли врага бомбами, сплошные разрывы отчетливо выделялись на фоне войск, расположенных вдоль дорог и на обочине.

Неожиданно откуда-то появилась четверка «мессов» и попыталась нанести удар по «сухим»: то с одной стороны устремятся к бомбардировщикам, то попарно с разных направлений пытаются атаковать их, но заслон прикрытия был плотный, встречные атаки быстро отрезвили «мессеров», они стали более осторожны, не ввязываясь в бой с «мигами». Сделав несколько попыток атаковать Су-2, «мессершмитты» без результатов отвалили. Сопровождаемые бомбардировщики возвратились на свою базу без потерь, наши истребители свою задачу выполнили успешно.

Когда я возвратился в Семеновку, комэск Федор Барышников выделил мне другой МиГ-3, и я немедленно включился в боевую

работу, выполнив в составе шестерки «мигов» вылет на прикрытие наземных войск.

К исходу дня, в 18.15, был предпринят боевой вылет смешанной группы, в котором приняло участие 13 «мигов» и 7 «чаек», имевших задачу нанести штурмовой удар по войскам противника в районе Кухнешт и уничтожить переправы через Прут. Основу группы составляла вторая эскадрилья, которую возглавил замкомэск Константин Ивачев, в его звено входили Александр Гросул и Семен Светличный; в звене Валентина Фигичева следовали Николай Лукашевич и Степан Комлев, звено Николая Котельникова осталось без изменений — Викентий Карпович и Матвей Хмельницкий. Кроме того, в паре шли Иван Зибин и Яша Меметов, еще одна пара «мигов» была выделена от третьей эскадрильи.

Семерку «чаек» возглавил командир звена Георгий Кондратюк, в его группе задание выполняли Василий Шульга, Павел Гичевский, Борис Багажков, Алексей Сдобников, Леонид Крейнин и Андрей Дроздов.

Вся эта армада поднялась в воздух и взяла курс на цель. Полет проходил на высоте 600–700 м, трудно дать определение, каков был боевой порядок — скорее всего, это была единая масса самолетов, только «чайки» следовали несколько ниже и левее от «мигов». В районе цели было обнаружено большое скопление вражеской техники и живой силы, велись работы на переправах через Прут, отмечено интенсивное движение транспорта. Зенитки открыли огонь, но в это время истребители ринулись на фашистские войска, переправы, технику, зенитные установки; каждый выбирал себе цель самостоятельно, сбрасывал бомбы, выпускал реактивные снаряды, вел пулеметный огонь. Все смешалось в пыли и дыму: рвались снаряды, горели автомашины, плавсредства, падали убитые и раненые, это была поистине ужасающая картина. После трех-четырех заходов самолеты стали выходить из боя — закончились боеприпасы. Несколько поврежденных самолетов спешили уйти на свою территорию, теперь каждый летчик не искал своего места в строю, а пристраивался к группе. В связи с отсутствием радиосвязи управления боем как такового не было, все действовали, сообразуясь с обстановкой по своему усмотрению, нужно было внимательно следить за воздухом, чтобы избежать нападения вражеских истребителей и столкновений со своими самолетами. Воздушного противника не оказалось, все наши самолеты возвратились на свой аэродром. Визуальным наблюдением было установлено разрушение переправ, сожжение моста, многих автомашин и другой техники, был нанесен урон и живой силе

противника.

В 19–30, через 45 минут после вылета группы Ивачева, на боевое задание ушла девятка «мигов» 1-й эскадрильи, возглавляемая комэском капитаном Атрашкевичем. Летчики имели задание штурмовать танковые колонны и мотопехоту противника в районе Рокшаны, вскрытые по данным воздушной разведки. Задание было исключительно ответственное, летчики должны были своими активными действиями задержать продвижение противника.

Уже возвратилась с задания группа Ивачева и произвела посадку, в воздухе осталась девятка Атрашкевича, с нетерпением ждали ее возвращения. Темнело. Погода сильно усложнилась, потянулась низкая облачность, моросил мелкий дождь, видимость была минимальная. У всех летчиков еще свежа в памяти утренняя потеря Курилова.

Никто с аэродрома не уходил, все ждали возвращения группы Атрашкевича, все сильно переживали за благополучный исход. Наконец, из облаков на бреющем полете стали появляться одиночные и парные самолеты, обстановка для возвращения наших истребителей и посадки создалась самая неблагоприятная, поэтому многие летчики произвели посадку на других аэродромах. Не возвратился и Костя Миронов, он решил произвести посадку в районе Мардаровка, что в десяти километрах южнее Котовска. При посадке в темное время и ненастную погоду на незнакомую площадку самолет попал в ров и скапотировал, летчика выбросило из самолета, и он получил повреждение позвоночника. Миронов был доставлен в больницу Котовска. Как стало известно, спасти его не удалось, он скончался от тяжелой травмы и был похоронен на Котовском кладбище…

Недолго Константину пришлось сражаться с врагом, но и за это короткое время он показал себя подлинным патриотом своей Родины, с высоким азартом и храбростью вступая в бои с вражеской авиацией при отражении налетов на аэродром и город. Да, он не знал страха, зарекомендовал себя отважным воздушным бойцом.

Младший лейтенант Миронов Константин Игнатьевич — любимец летчиков, самый близкий и закадычный друг Александра Покрышкина, ниже среднего роста, блондин, веселого нрава, родился в 1915 году в Казани, поселок Нижний Услон. До призыва в Красную Армию — рабочий. В 1937 году поступил в Военное авиационное училище летчиков. В 55-й истребительный полк прибыл в первые дни его формирования.

Это был напряженный боевой день. Авиаполк совершил свыше 70 боевых вылетов только на штурмовые действия по

войскам противника, сбросив на врага около трех тонн осколочных бомб и израсходовав многие тысячи пулеметных патронов.

Наш 55-й истребительный авиаполк начал боевые действия против немецко-фашистских захватчиков на Южном фронте Бельцевско-Кишиневского направления. Южный фронт, сформированный 24 июня под командованием генерала армии И. В. Тюленева, занимал оборону на левом фланге огромного советско-германского фронта в составе 9-й и вновь сформированной 18-й армий — от устья Дуная на левом фланге до стыка с войсками Юго-Западного фронта на правом фланге.

В дальнейшем, в ходе оборонительных боев, в силу сложившейся обстановки из левофланговых дивизий 9-й армии была выделена Приморская группа войск, которая несколько позже была преобразована в Отдельную Приморскую армию и обороняла Одессу.

В полосе Южного фронта наступали 11-я немецкая армия, 3-я и 4-я румынские армии и 8-й венгерский корпус — всего 24 дивизии и 15 бригад.

На Бельцевско-Кишиневском направлении Южного фронта советская авиация была представлена 20-й смешанной авиадивизией под командованием генерал-майора авиации Осипенко, входившей в состав Военно-воздушных сил 9-й армии. В свою очередь, 20-я САД состояла из 55-го и 4-го истребительных авиаполков, имевших на вооружении МиГ-3, И-16 и И-153, 45-го скоростного бомбардировочного авиаполка, вооруженного самолетами СБ, и 211-го ближнебомбардировочного авиаполка, на вооружении которого были самолеты Су-2.

Что же собой представляли эти самолеты? СБ — двухмоторный цельнометаллический скоростной бомбардировщик, поступил на вооружение в 1935 году, максимальная скорость в пределах 450 км/час, бомбовая нагрузка 600 кг, оборонительное вооружение — шесть пулеметов калибра 7,62 мм; Су-2 — одномоторный ближний бомбардировщик смешанной конструкции, фюзеляж деревянный, крыло дюралевое, обшивка рулей полотняная, максимальная скорость около 480 км/час, бомбовая нагрузка до 500 кг, 10 реактивных снарядов, шесть пулеметов того же винтовочного калибра.

С первого дня боевых действий летчики 55-го истребительного авиаполка взаимодействовали с соединениями 9-й армии и авиачастями бомбардировочной авиации, выполняя задачи по отражению налетов фашистских бомбардировщиков и истребителей, прикрытию с воздуха районов сосредоточения сухопутных войск, главным образом 35-го стрелкового корпуса,

механизированного и кавалерийского корпусов, обеспечению боевых действий 45-го и 211-го бомбардировочных авиаполков путем непосредственного сопровождения групп самолетов до цели и обратно.

Уже с самого первого дня боев опыт показал, что истребители являются эффективным и надежным средством ведения воздушной разведки и обеспечения наземного и авиационного командования необходимыми сведениями о противнике, особенно в условиях непрерывно меняющейся наземной обстановки, подвижных и хорошо защищенных средствами ПВО объектов противника. Немаловажное значение имела воздушная разведка и для контроля эффективности действий своей авиации. В дальнейшем, значительно позднее, на самолетах-истребителях, предназначенных для разведывательных целей, стала устанавливаться фотоаппаратура, что позволяло значительно расширить крут выполняемых задач и получать более достоверные данные о разведываемых объектах.

Для выполнения задач по воздушной разведке выделялось значительное количество летных экипажей, имевших наилучшую тактическую и штурманскую подготовку. В небе Молдавии, на рубеже оборонительных боев по реке Прут, первыми воздушными разведчиками полка в качестве ведущих пар и звеньев были Павел Крюков, Федор Атрашкевич, Валентин Фигичев, Кузьма Селиверстов, Константин Ивачев, Александр Покрышкин, Семен Хархалуп, Федор Шелякин, Степан Назаров, Анатолий Соколов.

В этот период воздушная разведка велась, как правило, парами и звеньями. С первых дней в качестве ведомых на разведку ходили Леонид Дьяченко, Петр Довбня, Евгений Семенов, Алексей Овсянкин, Николай Лукашевич, Викентий Карпович, Степан Комлев, Матвей Хмельницкий. Виктор Викторов, Гавриил Рябов, Николай Яковлев, Виталий Дмитриев, Василий Шульга и многие другие пилоты. Многие из этих летчиков, выполнявшие разведку в качестве ведомых, получив достаточные навыки и практику, сами стали превосходными воздушными разведчиками.

Первые боевые вылеты на воздушную разведку мне довелось выполнять в паре с Константином Ивачевым и Валентином Фигичевым, которые с первых дней завоевали симпатии своих ведомых пилотов: четкая постановка задачи и порядок выполнения, действия на случай встречи с самолетами противника и воздушного боя. Валентин Фигичев всегда следил за своим ведомым, заботился о его безопасности и не мог оставить его при усложнившейся воздушной обстановке. Приходилось летать на разведку и с Павлом Крюковым,

Александром Покрышкиным и с некоторыми другими ведущими, но всегда я отдавал предпочтение Валентину Фигичеву. У каждого ведущего летчика — своя методика выполнения боевого вылета на разведку, своя тактика, и ведомым нужно приспосабливаться к ведущему, знать его нрав и особенности.

Вскоре и мне была предоставлена возможность вести воздушную разведку в качестве ведущего группы или в одиночку по обнаружению войск противника, техники, переправ, аэродромов, железнодорожных узлов — я совершил свыше сотни таких боевых вылетов. Ведомыми у меня чаще всего ходили на задание Теминдор Паскеев, Матвей Хмельницкий или молодой сержантский состав.

Нам, истребителям 41-го и 42-го годов, приходилось выполнять и еще одну очень важную и нужную боевую задачу, несвойственную для истребителей и вызванную обстановкой на фронте, — штурмовку вражеских войск. Не хватало бомбардировочной авиации, не было специальных штурмовиков, а врага нужно было бить по дорогам, в районах сосредоточения, на переправах. Эти задачи и выполняли наши И-16, И-153 и «миги». Несколько позже появились штурмовики Ил-2, но их на нашем фронте было слишком мало, скорее одиночные самолеты; авиазаводы, их выпускающие, не могли сразу удовлетворить потребности фронта, да и направлялись они в первую очередь на более важные направления, где враг угрожал Москве и Ленинграду. Поэтому истребители взяли на себя боевые задачи штурмовых действий по объектам противника на поле боя и в какой-то степени компенсировали нехватку бомбардировщиков и штурмовиков.

Техники по вооружению Кузьма Бессокирный, Николай Думов, Александр Панов, Марк Дементьев, Иван Маськов, Анатолий Шадрунов, Павел Никитин, Иван Яншин, а также младшие авиаспециалисты проявили подлинное новаторство, оперативность и русскую смекалку. В короткий срок все самолеты-истребители были оснащены замками для подвески бомб и направляющими для реактивных снарядов. Таким образом, наши машины превратились в подлинные штурмовики, имея на борту стрелково-пушечное вооружение, авиабомбы и реактивные снаряды, они смогли успешно громить вражеские войска, авиационную технику на аэродромах, танки и артиллерию на поле боя. Впоследствии многие авиационные части, вооруженные «ишачками» и «чайками», официально стали штурмовыми полками.

Тем временем летчики продолжали боевые действия. Ранним утром следующего дня пара «мигов» Кузьмы Селиверстова и

Петра Довбни вышла на разведку немецко-румынских войск в район Трушешти — Скуляны — Яссы. На маршруте зоркий глаз Петра обнаружил в расположении наших наземных войск впереди и ниже одинокий самолет, о чем поспешил просигнализировать ведущему. Кузьма мгновенно среагировал и направил истребитель в сторону неизвестного самолета. Когда подошли поближе, то опознали вражеский корректировщик типа «ПЗЛ» и ринулись в атаку, открыв огонь. Вражеский пилот попытался, маневрируя, уйти из-под удара, стал метаться в стороны, виражить со снижением, но разведчики, повторив атаку, сбили корректировщик. Самолет произвел посадку восточнее населенного пункта Глодяны, экипаж был взят в плен наземными войсками, а разведчики продолжили выполнять задание.

На основании полученных разведывательных данных 11 «чаек», возглавляемых старшим лейтенантом Хархалупом, с летчиками Скомороховым, Калитенко, Шульгой, Гичевским, Бурлаковым, Кондратюком, Багажковым, Семеновым, Рябовым, Дроздовым поднялись в воздух и взяли курс в район Солонец на штурмовку скопления автотранспорта и живой силы противника.

За «чайками» стартовала семерка «мигов», ведомая Константином Ивачевым. в боевых порядках следовали летчики Светличный, Меметов, Лукашевич, Хмельницкий, Котельников и Гросул. Они встретили бомбардировщики Су-2 и пошли их сопровождать на бомбовый удар по мотомехколонне вражеских войск в район Скулян. Еще четверка «мигов» отправилась на сопровождение второй группы бомбардировщиков, действовавшей по войскам противника в районе Кукунешты.

Мне предстояло в паре с командиром звена Валентином Фигичевым на самолетах И-16 в течение дня вести воздушную разведку с аэродрома подскока, ближайшего к линии фронта. Это была полевая взлетно-посадочная площадка, предназначенная также для вынужденных посадок поврежденных самолетов. Находилась она на северо-восточной окраине города Бельцы, до этого не эксплуатировалась, самолеты на ней не базировались, поэтому не подвергалась она и ударам вражеской авиации.

Итак, задача получена — и мы снова в Бельцах. К нашему прилету на этой площадке уже находилась передовая команда техсостава с необходимыми средствами обеспечения полетов. Мы должны были вести непрерывное наблюдение за передвижениями войск врага на одном из участков фронта, о наведении переправ через Прут, выявлять расположение огневых средств противника. «Твоя задача, — сказал Валентин, — обнаруживать противника в воздухе, моя — на земле». Высота полета 500–600 м — она простреливается любым пехотным оружием и очень опасна для

нас, но в то же время очень удобна для наблюдения за землей. Видны самые мелкие объекты — артиллерия на огневых позициях, отдельные автомашины и мелкие группы пехоты.

Пролетая над своей территорией, наблюдаем, как к линии фронта по дорогам двигаются колонны красноармейцев. Пехота спешит на помощь пограничникам. Одна, вторая… много колонн. Вот отдельные солдаты отстали, делают привал — очевидно, натерли ноги и перематывают портянки… Да, нелегко достается матушке-пехоте в пешем строю: жара, пыль, а она все шагает в полном снаряжении, и вся ноша на плечах солдата — скатка шинели, винтовка, боеприпасы, шанцевый инструмент. Они спешат, торопятся и песни поют, а скорость-то максимальная — семь верст в час!

Наша пара «ишачков» вышла к Пруту и повернула вдоль реки на север. Через несколько минут полета противник открыл зенитный огонь — то впереди, то сбоку дымные вспышки. Это, кажется, из тех кустов, что впереди по правой стороне Прута? Валентин маневрирует, отвернул в сторону и набрал высоту, внимательно наблюдает за тем местом, из которого ведут огонь… Моя задача — «сверлить» воздух как можно дальше сзади за хвостом самолета, выше и в стороны, чтобы избежать внезапного нападения «мессеров». Они парами и звеньями непрерывно барражируют выше, выискивая себе жертву. Так мы трижды прошли вдоль Прута, осмотрели близлежащие населенные пункты и дороги, ведущие к ним. Время от времени и я бросал взгляд на землю: было интересно посмотреть на двигающиеся войска гитлеровцев. Время разведывательного полета вышло, нужно возвращаться на свою точку, получены обильные разведданные: в четырех местах отмечено расположение зенитных средств, сосредоточение автотранспорта с живой силой и боевой техникой. Но это мои наблюдения, а командир, очевидно, обнаружил еще больше вражеских войск?

Произведя посадку, Фигичев поспешил отправить донесение, а техники самолетов производили дозаправку горючим и готовили «ишачков» к очередному взлету. Так, один за другим, в течение дня мы сделали шесть вылетов. «Пора и в Семеновку возвращаться, — сказал Валентин, — а то скоро стемнеет. Задание мы выполнили, пройдем еще раз вдоль Прута, посмотрим, не готовят ли фрицы переправу, и берем курс на свой аэродром». На том и порешили. В этот день наша 2-я эскадрилья отдельными звеньями прикрывала войска 35-го стрелкового корпуса в районе Фалешты, Пырлица, сделав 18 боевых вылетов.

Уже к вечеру девятка «мигов», возглавляемая Федором Шелякиным, с летчиками Викторовым, Столяровым, Черновым,

Яковлевым, Хархалупом, Дмитриевым, Комаровым и Грачевым стартовала на перехват бомбардировщиков противника в район Оргеев, но из-за несовершенства связи с системой воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) встреча не состоялась.

В этот день очень хорошо поработали летчики на «чайках»: Шиян, Калитенко, Скомороха, Шульга, Гичевский, Дроздов, Крейнин и другие сбросили на войска противника свыше 800 кг осколочных бомб и пулеметно-пушечным огнем уничтожили до 12 автомашин с живой силой и боеприпасами.

Фронтовая жизнь постепенно входила в свое русло, летчики втягивались в боевую работу, технический состав усердно трудился по подготовке самолетов к вылету, штаб полка трещал от напряжения, начальник штаба полка майор Матвеев действовал уверенно и энергично: на основании полученных от авиадивизии задач планировал боевую работу полка, докладывал командиру, ставил задачи исполнителям, собирал сведения, представлял донесения.

Шел пятый день войны — 26 июня, стояла жаркая солнечная погода. Гитлеровцы рвались через Прут, их авиация все чаще пыталась бомбить наши передовые позиции и объекты в тылу, главным образом железнодорожные станции и узлы, куда подходили резервы и происходила выгрузка войск.

Летчики 20-й смешанной авиадивизии, бомбардировщики и истребители, непрерывно проводили бомбовые и штурмовые удары по переправам и подходящим войскам противника, нанося ему ощутимые потери. Взаимодействуя с войсками 9-й армии, препятствовали переправе противника на левый берег Прута и созданию плацдарма. Одновременно, ведя воздушные бои и разведывательные полеты, изучался воздушный противник: его боевая техника, тактические приемы, вооружение…

Сегодня предстояла большая боевая работа. Еще; задолго до рассвета командир полка майор Иванов поставил перед летным составом боевую задачу на день: звеньями, патрулируя в воздухе, не допускать действия вражеской авиации по войскам 35-го стрелкового корпуса в районе его сосредоточения, крупными группами истребителей обеспечить боевые действия 45-го СБАП и 211-й ББАП путем сопровождения к цели, штурмовыми ударами уничтожать гитлеровские войска в районах переправ, разрушать и уничтожать переправы и переправочные средства, попутно вести разведку наведения переправ.

Уже в 4.45 звено Николая Котельникова в составе летчиков Викентия Карповича и Матвея Хмельницкого поднялось в воздух и следовало в район Бельцы — Фалешты для прикрытия войск стрелкового корпуса. У населенного пункта Фалешты был

обнаружен гитлеровский разведчик типа «хеншель», который утюжил воздух над нашими войсками ниже нас. Ведущий немедленно эволюциями самолета подал команду: «Атакуем!» Матвей остался прикрывать нашу атаку, а мы с двух направлений с задней полусферы открыли огонь. «Хеншель», заметив нас, попытался перейти в пикирование, выйти из-под удара, затем развернулся на запад, стал в вираж, продолжая снижение в спирали… Мы повторили атаку, ведя огонь с близкой дистанции. Немецкий разведчик, не выходя из спирали, врезался в землю западнее Фалешт, а мы продолжили выполнять задание по прикрытию войск.

На смену для прикрытия стрелкового корпуса пришло звено Ивана Барышникова в составе летчиков Николая Лукашевича и Якуба Меметова. Так, сменяя друг друга, звенья продолжали прикрывать части стрелкового корпуса в районе сосредоточения от внезапных налетов вражеских бомбардировщиков.

В 9.20 к нашему аэродрому подошла девятка самолетов 45-го СБАП, к этому времени два звена «мигов» уже находились в воздухе и, встретив самолеты СБ, заняли свои места в общем боевом порядке: старший лейтенант Федор Шелякин со своим звеном Виктором Викторовым и Николаем Столяровым сзади-слева бомбардировщиков, а звено старшего лейтенанта Павла Крюкова с летчиками Леонидом Тетериным и Теминдором Паскеевым — сзади-справа сопровождаемых самолетов. Курс взят в район Скуляны, где предстояло нанести бомбовый удар по войскам противника.

После ухода группы Шелякина началась подготовка к очередному боевому вылету. На этот раз для сопровождения бомбардировщиков СБ был выделен усиленный наряд истребителей из двух эскадрилий — 16 «мигов» и 3 «чайки». Когда на задание идет большая группа, летчики чувствуют себя увереннее.

Для получения задачи и организации взаимодействия на КП прибыли командиры и летчики первой и второй эскадрилий. Командиром всей группы истребителей назначается капитан Федор Атрашкевич, в его группе следуют летчики Дьяченко, Макаров, Селиверстов, Овсянкин, Довбня, Покрышкин, Семенов и Мочалов. Вторую группу возглавляет старший лейтенант Константин Ивачев, в которую входят летчики Лукашевич, Светличный, Котельников, Карпович, Хмельницкий, Гросул, Зибин, Гичевский и Шульга. Задача стояла особенная: две группы бомбардировщиков СБ истребители сопровождают до рубежа города Яссы. В случае встречи с истребителями противника связывают их боем и дают возможность бомбардировщикам уйти

в глубь территории противника без прикрытия истребителей. На обратном маршруте истребителям нанести штурмовой удар по скоплениям войск противника. Затем были уточнены вопросы взаимодействия.

В 11.10 группа поднялась в воздух и в районе аэродрома встретилась с сопровождаемыми бомбардировщиками. Успешному выполнению задачи способствовало наличие облаков, которые позволяли производить полет скрытно от визуального наблюдения противника.

Дойдя до условного рубежа сопровождения на территории противника, наша группа истребителей покачала крыльями и пошла на разворот со снижением: нам предстояла штурмовка гитлеровских войск. Вскоре были обнаружены колонны автотранспорта и боевой техники, двигавшиеся со стороны Ясс по дороге на Унгены. Пилоты «мигов» и «чаек» немедленно бросили свои машины в пикирование, сбрасывая бомбы и поливая противника пулеметным огнем.

Летчики, наблюдая результаты своей работы, настолько вошли в азарт, что трудно было приостановить их действия и перенацелить на другой объект, кипевшая в них ненависть к врагу не имела границ. Несмотря на то что эскадрилья Федора Атрашкевича вела воздушный бой с «мессерами», ивачевцы продолжали громить транспорт противника. Хорошо, что «мессов» было не так много, и у Атрашкевича было достаточно своих сил, чтобы справиться с противником. Улучив момент, использовав удобную позицию, ему удалось метким огнем по одному из Ме-109 загнать его горящим в землю.

Выполнив поставленную задачу, «миги» и «чайки» без потерь возвратились на свой аэродром, имея в своем активе сбитого «месса». Впереди была очередная боевая задача, и к ней готовились не менее тщательно — предстояло обеспечить бомбовый удар 45-го и 211-го бомбардировочных полков по немецко-румынским войскам в районе Скуляны, где гитлеровское командование сосредоточило у переправ танковые, пехотные и моторизованные войска для броска на восточный берег Прута. Это означало, что на задание будет следовать не менее трех-четырех десятков самолетов Су-2 и СБ. Установлена готовность к взлету 14 часов 45 минут.

Менялся состав группы истребителей, предназначенной для сопровождения бомбардировщиков. Для выполнения этого задания выделялась десятка «мигов» и девятка И-153. Под самолеты подвешивались бомбы, устанавливались реактивные снаряды, пополнялся комплект боеприпасов к пулеметам. Дополнительная задача истребителей была аналогичной

предыдущему вылету: после бомбового удара СБ и Су-2 и отхода их от цели, «чайки» с МиГ-3 снижаются и наносят штурмовой удар по войскам противника.

«Миги» возглавил лейтенант Степан Назаров, их пилотировали Комаров, Грачев, Хархалуп, Ротанов и Яковлев. От второй эскадрильи четверку с летчиками Карповичем, Комлевым и Меметовым возглавлял Валентин Фигичев. Во главе девятки «чаек» — комиссар Алексей Пушкарев, в эту группу вошли летчики Кондратюк, Бурлаков, Шиян, Калитенко, Скомороха, Смирнов, Рябов и Дроздов.

К приходу бомбардировщиков на аэродром по зеленой ракете «миги» и «чайки» поднимаются в воздух. Десятки самолетов СБ и Су-2 колоннами следуют через аэродром и берут курс к цели с набором высоты. Мы — истребители сопровождения, пристраиваемся к колонне бомбардировщиков и занимаем свое место в общем боевом порядке. Флагштурман ведущей девятки СБ точно выводит группу на цель. Когда бомболюки самолетов уже были открыты, грянули залпы зениток. Вокруг самолетов повисли белые разрывы зенитных снарядов, но бомбардировщики не свернули с боевого курса и удачно отбомбились. Горела вражеская техника, валялись изуродованные машины, трупы солдат и офицеров, все было в дыму и пыли. Когда бомбардировщики легли на обратный курс, мы резко пошли на снижение, и «чайки» обрушились на уцелевший транспорт, который пытался уйти с места разгрома. Затем МиГ-3 сбросили свой бомбовый груз, а «чайки» сделали еще один заход. Когда истребители отходили от цели, появились две группы «мессершмиттов». Одна из групп обрушилась на «миги», которые находились выше бипланов и прикрывали их. Появление «мессов» не застало нас врасплох, и мы встретили вражеских истребителей во всеоружии — завязался воздушный бой. На этот раз бой получился на удивление организованным: мы не рассыпались на одиночные самолеты и мелкие группы, не гонялись за противником, а действовали в едином боевом порядке и на контратаках чувствовали поддержку «чаек», которые не допускали снижения «мессов». Вначале мне удалось подловить в прицел Ме-109 и пулеметным залпом направить его к земле, затем в группе Назарова Петр Грачев поджег второго «месса», а в завершение Валентин Фигичев сбил третьего, после чего немцы прекратили атаки и убрались восвояси.

Успеху воздушного боя способствовало наше численное превосходство над истребителями противника, хорошая организация взаимодействия с «чайками» и превосходный моральный настрой. Летчики были в высшей степени

удовлетворены выполнением поставленной задачи — сопровождением бомбардировщиков и атаками наземных целей, и сейчас, когда «мессам» не удалось разбить нас, а, наоборот, мы били их — это радовало.

Мы не имели потерь, однако подбитые зенитным огнем самолеты имелись в группе «чаек», были самолеты и с пробоинами от огня Ме-109, но все они возвратились на свой аэродром. Возвратившиеся с воздушной разведки звенья Константина Ивачева и Федора Шелякина после доклада в штаб полка поделились с летчиками информацией, что делается в стане врага. Противник продолжает перебрасывать в районы переправ свои резервы, установлено интенсивное движение вражеских войск по дороге в направлении Ботошани — Штефэнешти. Мост через Прут в районе Унген разрушен, и не было замечено работ по его восстановлению.

В этот день был предпринят еще один штурмовой удар по немецко-румынским войскам в районе Скулян, и вновь в бой пошли «чайки». В этот раз эскадрилью возглавил высокий мастер штурмовых атак Семен Хархалуп. В боевых порядках следовали летчики Кондратюк, Бурлаков, Сдобников, Зибин, Шульга, Гичевский, Шиян, Калитенко, Скомороха и Дроздов. С бипланами для прикрытия их штурмовых атак в воздух поднялось звено «мигов», ведомое Павлом Крюковым, с летчиками Леонидом Тетериным и Николаем Столяровым. Взлет предполагался в 18.35. Время на подготовку к вылету было до предела ограничено — «чайки» только что возвратились с задания, нуждались в послеполетном осмотре, устранении обнаруженных неисправностей, дозаправке горючим и боеприпасами, подвеске бомб и реактивных снарядов. Других самолетов и летчиков не было, и этим же экипажам предстояло повторно пойти в бой.

Вся ответственность за своевременную готовность самолетов возлагалась на главного инженера полка, а вся работа лежала на плечах механиков: от них требовался максимум усилий, чтобы выполнить большой объем работ и вовремя подготовить материальную часть. Военинженер Владимир Шолохович для оказания помощи механикам подключил к этой работе инженера эскадрильи Глеба Копылова и специалистов ПАРМа, оружейников, прибористов и других специалистов; работа по подготовке самолетов приобрела коллективный и весьма динамичный характер, можно было быть уверенным, что «чайки» будут подготовлены к полету в срок.

Звенья «мигов» продолжали уходить и приходить с барражирования в районе действия войск 35-го стрелкового корпуса. В течение дня посменно несли вахту звенья Викторова с

летчиками Столяровым и Черновым, Селиверстова с летчиками Довбней и Овсянкиным; последним с этого задания возвратилось звено Фигичева с летчиками Карповичем и Хмельницким. Всего на прикрытие наземных войск было совершено девять вылетов звеньев, при этом в воздушных боях было сбито три самолета противника.

Когда Семен Хархалуп убедился, что самолеты его группы приведены в боевую готовность, о чем ему было доложено Копыловым, летчики заняли места в кабинах, была подана команда к запуску моторов. В считаные секунды «чайки» пошли на взлет и скрылись в голубом небе, только звено Павла Крюкова, возвышаясь над ними, выделялось на горизонте.

Летчики полка находились на аэродроме, подводили итоги сегодняшних вылетов, особенно в этом преуспевал Леша Овсянкин, большой весельчак и острослов, любитель рассказывать анекдоты про Изабеллу Юрьеву и Вадима Козина. Он, как всегда, в свободное время собирает возле себя группу летунов и «держит банк», он больше всех знает и видит. Сейчас он увлеченно рассказывает, как сегодня его командир капитан Атрашкевич, Валентин Фигичев и Петя Грачев подловили и срубили «мессов», как Григорий Шиян с летчиками Николаем Калитенко и Иваном Скоморохой огнем и бомбами в пух и прах разносили вражескую технику…

А и в действительности боевой день сегодня был исключительно напряженным: совершено свыше ста боевых вылетов, уничтожено в воздушных боях шесть вражеских самолетов, включая «месса», сбитого Виктором Викторовым при сопровождении бомбардировщиков. Пожалуй, другого разбора боевых действий и не требовалось.

Дождались возвращения группы Семена Хархалупа, которая пришла без потерь. Летчики уехали в столовую, чтобы за ужином отметить успех сегодняшнего дня. Только авиамеханики остались еще у своих самолетов, чтобы осмотреть, устранить неисправности и дозаправить боевые машины.

Через пять-шесть часов ночного отдыха наступил новый боевой день — 27 июня. По характеру боевых задач он ничем не отличался от предыдущего, однако оказался менее напряженным. На нашем участке фронта существенных изменений не произошло. Перед летчиками полка стояли задачи на воздушную разведку, прикрытие войск 35-го стрелкового корпуса, обеспечение боевых действий бомбардировщиков с нанесением штурмовых ударов по немецко-румынским войскам в районе Скулян.

С утра в первый боевой вылет на воздушную разведку в район

Яссы — Коробчень ушло звено Александра Покрышкина с летчиками Леонидом Дьяченко и Женей Семеновым, им ставилась задача разведать аэродромы и дислокацию войск противника в этом районе. В районе Ясс разведчики встретили четверку «мессов» и внезапно атаковали. В воздушном бою Леонид Дьяченко сбил один истребитель, который горящим пошел к земле.

Для прикрытия войск 35-го стрелкового корпуса в районе его сосредоточения снаряжались поочередно патрули из двух звеньев МиГ-3 — Николай Котельников со Светличным и Меметовым, Валентин Фигичев с Карповичем и Хмельницким, Кузьма Селиверстов с Довбней и Овсянкиным, Виктор Викторов со Столяровым и Черновым. Звенья по установленному графику вылетали на барражирование в район прикрытия.

На командный пункт полка был вызван комэск лейтенант Степан Назаров, которому была поставлена задача девяткой «чаек» и пятеркой «мигов» обеспечить бомбовый удар Су-2 по немецко-румынским войскам в районе Скулян путем сопровождения до цели, а после ухода бомбардировщиков от цели осуществить штурмовку в этом районе. Задача предстояла сложная, и на ее выполнение был назначен уже известный мастер штурмовых атак Семен Хархалуп, а пятерку МиГ-3 возглавлял Назаров.

К 13 часам, к приходу самолетов Су-2, Степан Назаров с летчиками Комаровым, Грачевым, Яковлевым и Дмитриевым поднялись в воздух, а за ними принял старт Хархалуп со своей группой: Кондратюком, Речкаловым, Дроздовым, Смирновым, Рябовым, Шияном, Калитенко и Скоморохой. В районе цели наши истребители вели воздушный бой с группой «мессершмиттов», в котором Григорию Речкалову удалось сбить вражеский истребитель.

К исходу дня еще одно звено «мигов», возглавляемое Константином Ивачевым, с летчиками Лукашевичем и Комлевым вышло на воздушную разведку. Основной задачей разведчиков было установление наличия и интенсивности движения по дороге Ботошани — Тыргу-Фрумос, а также характера перевозок. В этом районе разведчики встретились с четверкой Ме-109 и атаковали ее. В результате успешной атаки Константин Ивачев сбил одного «месса», который упал в районе Ботошани.

Неплохие оказались результаты этого боевого дня — совершено свыше 50 боевых вылетов, на врага сброшены сотни килограммов осколочных бомб, в воздушных боях сбиты три стервятника без своих потерь. Однако, несмотря на боевые успехи, день был опечален трагическим случаем.

На аэродроме Семеновка провожали в последний путь всеми уважаемого старшего инженера авиаполка по эксплуатации, военинженера 3 ранга Владимира Львовича Шолоховича. Владимир Львович был прекрасным организатором, грамотным авиационным инженером, окончившим Военную инженерную академию. Он отдавал всего себя делу борьбы с захватчиками, своевременной подготовке самолетов к боевым вылетам, вводу в строй неисправной материальной части. Владимир Львович родился в 1906 году, в Красной Армии с 1933 года, старейший кадровый авиационный специалист, прошедший все ступени авиационной технической службы от авиамоториста до старшего инженера полка.

В этот трагический день Шолохович на самолете У-2 возвращался с посадочной площадки Казанешты, которая служила аэродромом подскока для оперативной боевой работы. Самолет летел на малой высоте во избежание встречи с вражескими истребителями. В районе южнее Рыбниц самолет был обстрелян с земли из стрелкового оружия диверсантами, которые бродили в то время в тылу наших войск. Владимир Львович был убит. Когда самолет прилетел на аэродром, инженер был мертв, кабина самолета была залита кровью. В молчании и скорби, склонив головы над прахом Владимира Львовича, его верные друзья — техники, авиаспециалисты и летчики, штабные и партийные работники — прощались с верным товарищем.

Однако, какой бы ни был день, он сменяется ночью. И сегодня гитлеровцам не удалось наладить переправу и форсировать Прут на Бельцевско-Кишиневском направлении. Летчики ВВС 9-й армии бомбовыми и штурмовыми ударами разрушали и уничтожали переправы и переправочные средства, живую силу и боевую технику, а стрелковые части и соединения контратаками отбрасывали противника за Прут. Но враг не унимался, продолжая строить новые переправы в новых местах, пытаясь захватить и удержать плацдармы на левом берегу Прута, для чего, как правило, использовал темное время суток.

С наступлением дня наши воздушные разведчики вновь вели наблюдение за деятельностью фашистов по ту сторону реки, за изменениями в дислокации войск, за переброской резервов в стане врага. Мы, рядовые летчики, не вдавались в стратегические замыслы немецкого командования, не могли в деталях знать обстановки на фронтах, но в своих беседах и суждениях считали, что здесь, на бессарабском участке фронта, вероятно, не самое главное направление удара агрессора. Мы считали, что гитлеровские войска будут рваться в первую очередь к Москве, это должна быть их главная цель, и поэтому Западный фронт

воспримет на себя главный удар. Это предположение в дальнейшем подтвердилось сводками Информбюро: гитлеровские танковые колонны стремительно продвигались в глубь нашей страны на Минско-Смоленском направлении. Уже 28 июня фашисты оккупировали Минск.

На юге враг сосредоточил меньшее количество техники и войск, чем на Западном направлении, но все же немецкое командование располагало в Румынии достаточными силами и могло успешно проводить наступательные операции. Но в Молдавии гитлеровским агрессорам было оказано достойное и организованное сопротивление войсками Южного фронта. Этому способствовало сохранение полной боеспособности авиационных и сухопутных войск. Проведенные общевойсковым командованием до начала войны своевременные организационные мероприятия по выводу авиационных частей с аэродромов постоянной дислокации на лагерные площадки, вывод сухопутных войск из населенных пунктов, их рассредоточение и передислокация, организация связи и ряд других принятых мер позволили сохранить войска и не понести существенных потерь от воздушных ударов вражеской авиации в первый день войны.

В эти дни бомбардировочная авиация противника активизировала свои удары по нашим войскам в районах сосредоточения, по железнодорожным узлам выгрузки наших войск и аэродромам. Исходя из характера действий авиации противника, на 28 июня авиаполк получил задачу в течение дня прикрыть от воздушного противника сухопутные войска 35-го стрелкового корпуса в районе Бельцы — Сынжерея — Фалешты, свой аэродром Семеновка, вести воздушную разведку и уничтожать вражеские самолеты вылетами на перехват из положения дежурства на аэродроме в первой готовности.

Уже в 4.30 звено за звеном поднялись в воздух и ушли на воздушную разведку, прикрытие стрелкового корпуса и аэродрома базирования «чайки» и «миги». Звено И-153 Георгия Кондратюка с комиссаром эскадрильи Алексеем Пушкаревым и летчиком Федором Бурлаковым изъявило желание первым уйти на прикрытие аэродрома от внезапных налетов вражеской авиации. На смену звену Кондратюка изготовились для вылета звено «чаек» комиссара эскадрильи Алексея Шаповалова с летчиками Калитенко и Скоморохой и звено Ивана Зибина с летчиками Шульгой и Гичевским.

Звено «мигов» Павла Крюкова с летчиками Тетериным и Паскеевым ушло на воздушную разведку войск противника в районе Ботошани — Костешты — Скуляны.

Третьим в воздух поднялось звено МиГ-3 Николая Котельникова, летчиков Карповича и Хмельницкого, оно имело задачу прикрытия наземных войск в районе сосредоточения. Выполнение этой весьма ответственной задачи требовало четкой организации и выделения значительного наряда звеньев для патрулирования в воздухе, поэтому командиром полка майором Ивановым было принято решение привлечь весь летный состав полка и задача была поставлена всем эскадрильям, а вылет на смену патрулей в воздухе осуществлялся согласно графику и контролировался штабом полка.

В выполнении задачи участвовали и звено Шелякина с летчиками Викторовым и Столяровым, звено Барышникова с летчиками Лукашевичем и Светличным, звено Назарова с летчиками Комаровым и Грачевым, звено Хархалупа с летчиками Дмитриевым и Ротановым, а также звенья, выделяемые эскадрильей Атрашкевича.

Аэродром Семеновка живет интенсивной боевой жизнью, непрерывно уходят и производят посадку одно звено за другим, самолет за самолетом. В 8.30 по тревоге взлетает звено Кузьмы Селиверстова с летчиками Петром Довбней и Алексеем Овсянкиным. Оно ушло на перехват вражеских самолетов в район Чубовки, но вскоре возвратилось и пошло на посадку: противника в районе не оказалось, и на этот раз система ВНОС сработала нечетко — вылет оказался безрезультатным.

В период с 11.30 до 16.00 последовательно уходят на воздушную разведку звенья Валентина Фигичева с летчиками Карповичем и Меметовым и Федора Атрашкевича с летчиками Дьяченко и Овсянкиным, у них задача разведать войска противника в районе Костешты — Ботошани — Скуляны.

В это время в районе прикрытия наземных войск звено старшего лейтенанта Федора Шелякина было атаковано пятеркой «мессов». В неравном воздушном бою Шелякин с первой атаки сбил одного стервятника, который горящим упал в районе Фалешт.

Спустя три часа при повторном вылете на боевое задание в этом же районе в воздушном бою с парой Ме-109 добивается успеха лейтенант Виктор Викторов, увеличивая счет сбитых самолетов противника еще на одного «месса».

Вновь в районе прикрытия наземных войск звенья Степана Назарова и Семена Хархалупа дважды отразили налеты групп бомбардировщиков противника. Летчики в ожесточенной схватке не допустили организованного бомбового удара по нашим стрелковым частям. В одном из боев звено Семена Хархалупа атаковало шестерку «хейнкелей» и пулеметным огнем подбило

самолет противника, который с разбитой плоскостью перешел на снижение и направился на свою территорию. Остальные самолеты, беспорядочно сбросив бомбы, также ушли на полных газах в сторону Прута.

В этот день был отмечен неоднократный обстрел нашей авиации своей же артиллерией — очевидно, молодые зенитчики не были ознакомлены с силуэтами своих самолетов, поэтому наши звенья были дважды обстреляны в районе Рыбниц и в районе прикрытия наземных войск, где огнем своих зенитчиков был сильно поврежден истребитель старшего лейтенанта Константина Ивачева, который был вынужден произвести посадку в районе Бельцев и вызывать техсостав для эвакуации самолета автотранспортом.

В этот седьмой день войны, 28 июня, к вечеру штаб полка получил от постов ВНОС информацию, что группа бомбардировщиков противника следует в направлении железнодорожного узла Котовск, на котором происходила выгрузка войск. С командного пункта полка немедленно в воздух взвилась зеленая ракета — сигнал на взлет дежурных истребителей, находящихся в первой готовности. Проходят секунды, и истребители уже готовы к взлету.

В 19.50 группа «мигов» и «чаек», возглавляемая командиром звена лейтенантом Кузьмой Селиверстовым, поднимается в воздух. Но как осуществить управление группой самолетов в воздухе, навести на цель, подсказать, где находится противник? На этот счет инструкций не существовало, каждый орган управления действовал на свой страх и риск, ведь радиосвязи КП с самолетами в воздухе не имелось. Начальник штаба майор Матвеев принимает решение: подворачивая перекладины у посадочного полотнища «Т» так, чтобы образовалась стрела, выкладывает ее острием в сторону противника.

Кузьма Селиверстов по выложенной стреле определился с направлением и покачиванием самолета с крыла на крыло подал команду своей группе «следуй за мной». Конечно, при таком способе наведения ведущий перехватчиков не знает о противнике многого — ни состава группы, ни типа самолетов, высоты полета, скорости и курса полета. Тем не менее на подходе к Котовску в воздухе были обнаружены вражеские «бомберы», идущие без прикрытия истребителей в сомкнутых боевых порядках.

У ведущего группы «мигов» мгновенно созревает решение: атаковать фашистские самолеты всей группой одновременно, тем самым рассредоточить огонь стрелков, разбить строй вражеских бомбардировщиков, а затем бить поодиночке. Кузьма вновь покачиванием самолета с крыла на крыло подает команду:

«Атакуем, делай, как я!»

Когда истребители ринулись в атаку, был опознан тип самолетов — двухмоторные бомбардировщики Хе-111. Завязался ожесточенный воздушный бой краснозвездных истребителей с фашистскими «хейнкелями».

На какое-то мгновение раньше остальных один из «мигов» вырвался вперед и сквозь огонь вражеских стрелков устремился на ведущего группы, открыв с пикирования огонь по «хейнкелю». Еще секунда — и истребитель врежется в группу бомбардировщиков. Вражеские летчики, боясь столкновения, шарахаются в стороны, беспорядочно сбрасывая бомбы. Неожиданно атакующий истребитель прекращает огонь, самолет сваливается на крыло и падает на землю. Воспользовавшись паникой летчиков «хейнкелей», истребители Кузьмы Селиверстова атаковали, выбрав каждый свою цель. Один за другим вспыхивают факелы, и горящие «хейнкели» падают на землю. Один «бомбер», преследуемый истребителем, маневрируя на малой высоте, стал уходить из-под огня к линии фронта, за Днестр. Но Яша Меметов настойчиво преследует его, непрерывно атакуя и поливая длинными очередями. Окутанный черным дымом, стервятник рухнул на землю.

В этом воздушном бою были сбиты 8 вражеских самолетов — авторами были: Кузьма Селиверстов, Степан Назаров, Тимофей Ротанов, Виктор Викторов, Федор Барышников, Николай Яковлев, Якуб Меметов и Матвей Хмельницкий. Этот успех в воздушном бою был достигнут благодаря мужеству, смелости и умению со стороны командира группы лейтенанта Селиверстова, который сумел распределить силы и организовать взаимодействие между различными типами самолетов, определить момент и направление атаки и личным примером увлечь летчиков в атаку, проявив при этом хладнокровие и стойкость в столь ответственный момент боя, закончившегося разгромом группы вражеских самолетов.

Большую роль в разгроме «хейнкелей» сыграл смелый поступок младшего лейтенанта Николая Яковлева. Как стало известно, это его «миг» вырвался вперед и устремился на ведущего вражеской группы самолетов, дезорганизовал их боевой порядок, но в этот момент пуля немецкого стрелка поразила отважного летчика. Все хорошо знали белокурого парня Колю Яковлева, скромного боевого товарища. Он одним их первых прибыл в третью эскадрилью полка в период его формирования и влился в семью молодых пилотов; своим трудом, дисциплиной, общительностью и отличной техникой пилотирования заслужил высокий авторитет среди товарищей.

Николай Васильевич родился в 1920 году в селе Шурово Коломенского района Московской области, в рабочей семье. В 1938 году окончил Борисоглебское военное училище летчиков. В свои двадцать лет он совершил самоотверженный поступок, как это сделал рядовой Матросов, закрывший своим телом амбразуру фашистского дзота, способствовал победе всей группы наших истребителей. Его мужество и храбрость в воздушном бою с вражескими самолетами стали примером для подражания.

В этот день, прикрывая сосредоточение 35-го стрелкового корпуса, группа истребителей провела еще один воздушный бой с бомбардировщиками противника, пытавшимися атаковать наши войска; в этом бою младшие лейтенанты Леонид Дьяченко и Семен Светличный сбили по одному вражескому самолету в районе Фалешт.

С раннего утра восьмого дня войны, 29 июня, летчики Георгий Кондратюк, Борис Багажков, Борис Смирнов, Андрей Дроздов, Гавриил Рябов, Василий Шульга, Павел Гичевский, Иван Скомороха, Николай Калитенко на «чайках» и «мигах» парами и звеньями прикрывали аэродром Семеновка от внезапных налетов авиации противника, производя смену патрулей в воздухе.

Звено Степана Назарова с летчиками Дмитриевым и Комаровым, а за ним звено Федора Барышникова с летчиками Комлевым и Светличным первыми поднялись в воздух на воздушную разведку немецких войск в район Карпачей.

Из штаба авиадивизии поступило особое задание по воздушной разведке. От разведчиков требовалось вскрыть сеть аэродромов, базирование на них самолетов, их количественный состав и типы самолетов, а также сосредоточение войск в районе Роман — Яссы. Для выполнения этого задания требовались особо подготовленные экипажи, и присутствовавший при этом комэск капитан Атрашкевич изъявил добровольное желание пойти на выполнение этого задания. В состав своего звена комэск включил младших лейтенантов Леонида Дьяченко и Ивана Макарова. В 14.30 звено «мигов» поднялось в воздух и взяло курс в сторону линии фронта.

Командир эскадрильи капитан Атрашкевич Федор родился в 1905 году в Белоруссии, в Витебске. Работал на заводе «Арсенал» в Киеве. В ряды Советской Армии был призван в 1927 году и направлен в Военно-морской флот. Служил матросом, машинистом-турбинистом на крейсере «Червона Украина». Отслужив срочную службу, изъявил желание остаться в армии на сверхсрочной службе и поступил в гидроавиацию. Окончив курсы авиамехаников, был направлен в Качинскую военную авиационную школу летчиков. После ее окончания, в 1934 году,

стал летчиком-инструктором истребительной авиации. Для продолжения службы был направлен в Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков, где работал летчиком-инструктором и командиром звена.

Федор Васильевич, как и все школьные работники, был рад, что удовлетворили его просьбу и направили в строевую часть. В 55-й полк прибыл в начале формирования на должность заместителя командира эскадрильи. Атрашкевич был опытным летчиком, отличался высоким мастерством в технике пилотирования и выполнении фигур высшего пилотажа, летал на всех типах истребителей и учебных самолетах того времени. Подтянутый и требовательный командир, замечательный товарищ, он сразу завоевал уважение и авторитет среди личного состава части, и особенно среди своих подчиненных в эскадрилье.

Его школьный опыт, отличные организаторские способности позволили ему в числе первых переучить своих летчиков на истребители МиГ-3 без летных происшествий и отработать на них технику пилотирования. Подразделение капитана Атрашкевича считалось одним из лучших в части. В 1940 году он был назначен командиром этой эскадрильи.

Сегодня, выполняя ответственное задание по воздушной разведке, Федор Атрашкевич с задания не вернулся, посадку произвели его два ведомых — летчики Леонид Дьяченко и Иван Макаров. По донесению летчиков было установлено, что звено вело разведку на малой высоте. Пройдя по заданному маршруту, разведав населенные пункты, шоссейные дороги и аэродромы, звено вышло на аэродром Роман, где было обнаружено большое скопление авиации противника. Атрашкевич решил атаковать стоянки самолетов. В первом заходе был нанесен удар реактивными снарядами и пулеметным огнем. По разведчикам был открыт ураганный огонь. При выходе из атаки от прямого попадания зенитного снаряда самолет Атрашкевича загорелся и упал в гущу самолетов противника. Весть о невозвращении с задания и гибели командира первой эскадрильи молнией облетела весь личный состав. С чувством глубокой скорби гибель замечательного командира и бойца восприняли летчики, техники, младшие авиаспециалисты, командиры и политработники. До последней минуты Федор Васильевич служил примером отваги, мужества и преданности советской Отчизне. Он был участником боев с гитлеровскими агрессорами всего восемь дней, но за этот короткий срок он сумел сделать десятки боевых вылетов на отражение налетов вражеских самолетов, на штурмовку войск врага и воздушную разведку.

За успешное выполнение боевых заданий на фронте борьбы с

немецко-фашистскими захватчиками, проявленное при этом мужество и отвагу, капитан Атрашкевич Федор Васильевич одним из первых был награжден орденом Боевого Красного Знамени.

Когда солнце заходило за горизонт, девятка «мигов» и десятка «чаек» стартовали в воздух и взяли курс на Котовск и Чубовку в целях перехвата вражеских самолетов. Вылет самолетов оказался безрезультатным, подойдя к заданному району, противника не встретили — снова подвела служба ВНОС. На аэродром истребители возвратились в сумерки, посадку произвели в условиях наступления темноты при разложенных кострах, а это значительно усложнило обстановку для посадки самолетов и было небезопасно, но все самолеты благополучно сели на аэродроме.

В связи с гибелью Атрашкевича и отсутствием его заместителя старшего лейтенанта Анатолия Соколова было принято решение временно возложить обязанности комэска 1-й эскадрильи на командира звена старшего лейтенанта Александра Покрышкина.

На стоянке самолетов нас поджидала автомашина, которая, объезжая каждый самолет, собирала летчиков. Мы отправились на ужин. За столом все в полном молчании подняли свои фронтовые сто граммов, всем без слов было ясно — за память летчика и командира! Ужин затянулся, и адъютанты, военкомы эскадрилий, заботясь об отдыхе летчиков, о завтрашних боевых вылетах, торопили своих пилотов отправляться ко сну. Спать оставалось совсем немного, ночь слишком коротка.

В 5.50 30 июня приняла первую готовность девятка «мигов», имея задачу: по сигналу с командного пункта полка подняться в воздух и сопровождать на боевое задание группу самолетов Су-2 211-го ББАП в район Трушешти.

В составе девятки истребителей — три звена, возглавляемых старшим лейтенантом Ивачевым, в его звене летчики Лукашевич и Меметов, второе звено младшего лейтенанта Николая Котельникова с летчиками Карповичем и Хмельницким и третье звено — от 3-й эскадрильи, возглавляемое старшим лейтенантом Семеном Хархалупом.

Судя по полученным боевым задачам, этот день должен быть напряженным. Кроме вылетов на обеспечение боевых действий бомбардировщиков, звено «мигов» Валентина Фигичева с летчиками Комлевым и Светличным направляется на полевую площадку Казанешты, где будет выполнять в течение дня боевые задачи по разведке и перехвату вражеских самолетов с аэродрома подскока, а звенья Павла Крюкова и Кузьмы Селиверстова ведут воздушную разведку войск противника в районе Кухнешт.

Эскадрилья «мигов», возглавляемая Федором Шелякиным, находится в готовности для взлета на перехват самолетов противника и прикрытия города Бельцы, а бипланы И-153 готовы обрушить свой штурмовой удар по вражеским колоннам и гитлеровским войскам на переправах, как только будут получены данные воздушной разведки.

На горизонте появились самолеты Су-2. Ракета! Мгновенный запуск — и «миги» уже стремительно набирают скорость на взлетной полосе. «Сухие», не ожидая нас и пройдя через аэродром, взяли курс по заданному маршруту. По зрячему наблюдению за подходом «сухих» нам не хватило времени для запуска моторов и взлета, чтобы своевременно встретить бомбардировщиков в воздухе. Основная причина этого — радиосвязь, которой у нас не было, а ведь с помощью нее можно было бы заранее предупредить о подходе бомбардировщиков к пункту встречи с истребителями, и они могли бы заблаговременно подняться в воздух. «Миги» гуськом устремились за бомбардировщиками, уже на маршруте сумели догнать, пристроиться и занять свое место в общем боевом порядке.

Погода оказалась довольно сложной: сильная дымка, облачность около семи-восьми баллов с разрывами и просветами, и чем дальше, тем плотнее и выше, видимость сильно ограничена. Полет проходит за облаками. Подойдя к району бомбометания, «сухие» пошли на снижение и стали перестраиваться в колонну, затем нырнули в просветы облаков и точно вышли на цель. Мы — группа прикрытия, звеньями находясь на флангах групп бомбардировщиков, последовали за ними под облака, стараясь не оторваться и не потерять в этой сложной обстановке. Вот и цель — масса танков и самоходок, автотранспорта на дорогах и на обочинах вдоль дорог. Открылись люки самолетов, и на войска врага посыпались бомбы… Хорошо видно, как залпом сброшенные бомбы отделяются от самолета и устремляются к земле, накрывая цель… «Заговорила» зенитка, море разрывов…

Когда «сухие» отбомбились, развернулись на обратный курс и вышли из зоны зенитного огня, появилась группа «мессершмиттов». Четверка вражеских истребителей попыталась атаковать замыкающее звено Су-2. Находившееся поблизости наше звено устремилось в атаку на «мессов», а «сухие» скрылись в облаках. Отражая нападение вражеских истребителей, мне и Матвею удалось атаковать двух Ме-109. Вражеские летчики заметили опасность, но было поздно — мы открыли огонь с близкой дистанции, и оба «месса», не успев сманеврировать, в штопоре завертелись к земле, объятые шлейфами дыма. Но

радоваться было рано. В это время вторая пара немцев набросилась на наши «миги»… Огненная трасса вражеского истребителя прошла по моему самолету, и я успел вскочить в облака. Мы потеряли в звене зрительную связь. «Сухие», прикрываясь облачностью, благополучно возвращались на свой аэродром и в прикрытии истребителей не нуждались. Они, имея приличную скорость, незначительно уступающую скорости «мига», и сильную бортовую защиту, успешно ведут оборонительные бои с «мессерами», но фанерная обшивка самолета слишком уязвима для огня вражеских истребителей.

Я вошел в облака, стало темно, как в плотном тумане. Навыков пилотирования самолета по приборам у меня не было, и казалось, что машина идет перекосившись. Где-то здесь Николай и Матвей, опасность столкновения была большой. Решаю пробивать облака вниз и в этот момент чувствую ненормальную работу мотора, появилась тряска и масляные брызги. Дотянуть бы до своей территории! Облачность оказалась слишком толстой и низкой. Я начал беспокоиться — не до земли ли она? Наконец, появился просвет, плотность облаков уменьшилась и замелькала земля, она так близко, высота в пределах тридцати-сорока метров. Выйдя из облаков, других самолетов не обнаружил.

Осмотрелся — давление масла падает, мотор работает с перебоями. До аэродрома не дотянуть. Вышел на железную дорогу Кодыма — Котовск, решил произвести посадку, пока вращается винт, чтобы сберечь мотор, самолет и свою жизнь. Определил небольшой, ровный участок поля со скошенным клевером. Приземляюсь среди копен сена. Самолет выкатывается через дорогу и попадает в мягкий грунт с густой и высокой пшеницей. Видимо, прошел дождь — земля слишком вязкая, торможение колес сильное. Уже в конце пробега самолет капотирует и опрокидывается колесами вверх. Вишу на ремнях головой вниз. Расстегиваю привязные ремни и парашютные лямки, выбираюсь из-под самолета. Поднимаюсь на ноги возле самолета и осознаю, что произошло. Первая мысль — ощущение неловкости и неприятности, попросту стыдливости за себя. Ведь это первая вынужденная посадка вне аэродрома, да еще с капотом самолета! Не успеваю до конца осознать случившееся, как подъезжает автомашина с вооруженными бойцами. У самолета остается часовой, а я забираю парашют, и меня увозят в ближайшую воинскую часть.

В штабе воинского соединения мне учиняют допрос, выясняют личность, по телефону связываются со штабом полка. После соответствующих переговоров и уточнений с моим командованием я получаю распоряжение добираться в часть на

попутном транспорте. Меня отпускают, в то же время оказав гостеприимство, направив в столовую и пригласив отобедать. Послушав совета офицера, как лучше добраться до Котовска, иду в отделение милиции. Но, к сожалению, никакой попутной машины не оказалось, и пришлось заночевать здесь же, в милиции. Дежурный по отделению любезно уступил мне свое место на дощатом лежаке и заверил, что на следующий день с утра пойдет автомашина в Одессу, поедет начальник отделения, и он меня возьмет обязательно. На том и порешили.

На следующий день, проснувшись рано утром, я вновь обратился к дежурному, и он подтвердил, что все остается без изменений. Вскоре я был приглашен на «козлик», где уже восседал сам хозяин — начальник отделения милиции и еще один спутник. По дороге мы вели разговор на разные темы, мне пришлось рассказать о своем боевом задании и по какой причине пришлось произвести посадку, о том, как ребята храбро сражаются с врагом. Через несколько часов пути мы благополучно добрались до города Балта. Дальше нам было не по пути. Я распрощался с попутчиками, поблагодарил за услугу, и мы расстались добрыми друзьями.

С парашютом за плечами иду к центру города, чтобы, как мне рассказали, попасть на т-образный перекресток, где можно сесть на попутную машину и доехать до железнодорожной станции, а затем поездом следовать до Котовска. Наконец, отшагав несколько километров и добравшись до нужного перекрестка, который оказался на окраине города, я стал ждать попутную автомашину. Пошел дождь, я укрылся под огромной кроной дуба, но это не спасло: дождь перешел в ливень, и я стал промокать. Спасаясь от дождя, забежал в стоящий напротив дом. В квартире частного дома оказались женщина средних лет, грудной ребенок и девочка лет восьми-девяти. Коротко представился, попросил разрешения переждать в квартире, пока пройдет дождь. Женщина посмотрела на меня тревожным и подозрительным взглядом, ведь был я в военной форме, при оружии и с какой-то котомкой — парашютом, который для нее был, очевидно, неведом. Не вступая в разговор, получаю согласие. Устроившись на табуретке возле двери и облокотясь на руки, сидя засыпаю… Просыпаюсь от толчка и вздрагиваю. Два милиционера схватили меня за руки, очевидно, боясь, чтобы не оказал сопротивления, отняли мое личное оружие и предложили следовать за ними.

Так я на правах арестованного попал в то же отделение милиции, куда некоторое время тому назад приехал. Оказывается, сидя на табуретке, я уснул крепким сном, не слыша, что делается вокруг. Хозяйка квартиры послала девочку в

милицию, которая сообщила, что у них в доме уснул подозрительный военный в авиационной форме, с парашютом, возможно, это вражеский диверсант. В отделении милиции среагировали быстро, направили двух сотрудников, которые и арестовали меня.

Об этом случае можно было бы и не рассказывать, но он примечателен двумя обстоятельствами. Во-первых, он говорит о том, как бдительны были наши люди в суровые годы войны и немедленно принимали меры во всех подозрительных ситуациях. Во-вторых, запомнилось странное поведение должностных лиц — блюстителей порядка, с которыми я ехал в одной машине, ночевал в их отделении, вел беседу в машине и расстался буквально несколько часов назад, по их же совету очутился на том перекрестке. Вскоре меня вызвали на допрос для установления личности к балтийскому начальнику отделения милиции. Здесь же присутствовало и должностное лицо из милиции, с которым я ехал на машине в Балту. Но он и вида не подал, что знаком со мной. Когда «дознание» было закончено, я позволил себе обратиться к своему знакомому с вопросом. «Не знаю, как к вам обратиться, — сказал я, — не то гражданин, не то товарищ, да это, пожалуй, роли не играет. Я ведь вчера провел у вас в милиции остаток дня, ночевал у вас, объяснил, кто я такой, наконец, мы с вами сегодня вместе ехали, вели разговор, почему же у вас до этого не возникли подозрения и почему вы сейчас молчите и слова не промолвите в мою пользу?» Но, как мне показалось, он готов был сквозь землю провалиться, только бы не знать меня, не показать, что мы знакомы, и всеми силами уклонялся от разговора со мной. А вдруг он попадет впросак? Окажется, что он потерял бдительность? И снова начались телефонные звонки, началась проверка, которая закончилась сразу же, как только состоялся разговор со штабом части. Наконец, моя личность была установлена, и меня освободили из-под стражи.

Опять я с парашютом иду на этот перекресток, снова жду попутный транспорт. На этот раз мне повезло, скоро я уехал и добрался до железной дороги. На железнодорожной станции с риском снова быть задержанным мне удалось сесть на платформу товарного поезда и благополучно добраться до железнодорожного узла Котовск, где я пересел на попутный бензозаправщик и прибыл в свою часть.

На своем аэродроме от Константина Ивачева и Матвея Хмельницкого мне пришлось узнать печальную весть о событиях прошедшего дня. Они рассказали, что вчера вся группа, сопровождавшая «сухих», вынуждена была произвести посадку на

запасном аэродроме Чубовка, так как наш аэродром был закрыт туманом, и сегодня «миги» возвратились на свой аэродром. Вчера, 30 июня, при возвращении с боевого задания в воздушном бою погиб Семен Хархалуп, самолет его упал у родного села, где он родился, провел детство и где живут его родители. К месту гибели Семена Хархалупа выехал замполит эскадрильи Алексей Пушкарев с группой летчиков и техников для участия в организации похорон старшего лейтенанта Семена Хархалупа. Личный состав полка прощался еще с одним превосходным воздушным бойцом, смелым и мужественным летчиком, требовательным командиром, который всецело принадлежал к когорте отважных воздушных бойцов и отдал жизнь за счастье своей Отчизны.

Семен Хархалуп родился 30 сентября 1909 года в молдавской крестьянской семье в селе Валя-Адынкэ, что в переводе с молдавского означает Голубая Долина. В четырнадцать лет простился с отчим домом и пошел в люди, добывать хлеб насущный собственным трудом. Вместе с односельчанами работал на лесоразработках, потом на строительстве шоссейной дороги Сочи — Адлер. Трудовая жизнь щедро открыла перед ним свои двери. Физическая работа закалила его, выработала выносливость, ловкость. Общение с людьми разных национальностей и совместная работа научили его дорожить дружбой на основе честного труда, любить и уважать товарищество.

Осенью 1929 года комсомолец Семен Хархалуп был призван в ряды Красной Армии. Счастье улыбнулось ему, мечта детства о полетах стала сбываться. Хархалуп служил в рядах Красной Армии и продолжал учиться, учиться упорно и настойчиво. Срочную службу служил в артиллерии, потом поступил в военную школу младших авиационных специалистов, по окончании которой работал авиамотористом. Душой привязался к самолетам, на аэродром спешил, как в родной дом.

В 1935 году Семен по партийной путевке поступает в военное авиационное летное училище в Луганске. Окончил его и стал военным летчиком, служил в разных авиационных частях в Житомире и Овруче. Нелегкая жизнь наложила свой отпечаток на его характер, на внешний облик этого человека — простого, мужественного, доброго и отзывчивого. Он ценил в людях честность, трудолюбие, деловитость, презирал двуличие и трусость. Семен Иванович был высокого роста, широкоплечий, атлетического телосложения, подтянутый, стройный, железной воли человек — в полном смысле слова строевой командир.

Через четыре года Семен Иванович был откомандирован в 55-

й истребительный полк и с прибытием к месту службы был назначен адъютантом эскадрильи. Должность эта требовала всесторонней подготовки, сочетания летной работы со штабной службой. Комэску капитану Жизневскому было легко работать с Семеном Ивановичем. Хархалуп был хорошим летчиком, летал на всех типах самолетов, состоящих на вооружении, и в совершенстве владел техникой пилотирования. Был хорошо подготовлен и как штабной работник.

Семен Иванович отлично пилотировал самолет и выполнял воздушные стрельбы, умело обучал летный состав воздушному бою. При выполнении летного задания был сам предельно собран и организован и требовал этого от подчиненного летного состава, не терпел расхлябанности и нарушений дисциплины.

В его эскадрилье были летчики, которые не так давно окончили военное училище и считались молодыми, — Григорий Речкалов, Борис Комаров, Николай Яковлев, Петр Грачев, Виталий Дмитриев, Тимофей Ротанов, Георгий Кондратюк, и со всеми он летал на учебный воздушный бой, обучал умело драться и побеждать воздушного врага. Кто знает, быть может он, Семен Иванович, и заложил навыки ведения воздушного боя Григорию Речкалову, который в годы Великой Отечественной войны прославился в воздушных боях с врагом и был удостоен звания дважды Героя Советского Союза.

Возможно его, Хархалупа, выучка и закалка помогли младшему лейтенанту Николаю Яковлеву при отражении налета фашистских бомбардировщиков броситься на ведущего «хейнкеля» и сбить его, расстроить боевой порядок противника и обеспечить успех в воздушном бою своим товарищам.

Это воспитанник Семена Хархалупа младший лейтенант Петр Грачев успешно вел воздушные бои на самолете Ил-2 и смело наносил штурмовые удары по войскам и боевой технике противника; это младший лейтенант Георгий Кондратюк на «чайке» вел успешные воздушные бои с превосходящими силами врага…

С первого дня боев Семен Иванович не знал усталости и покоя, вылет за вылетом поднимаясь в воздух то на штурмовку гитлеровских войск, то на разведку, то на сопровождение бомбардировщиков. Он совершил не один десяток боевых вылетов и своими действиями нанес врагу немалые потери в живой силе и боевой технике. Его недолгая, но яркая боевая работа, его мужество, храбрость и отвага в бою служили примером для молодых летчиков. Личный состав полка с глубокой болью воспринял гибель Семена Хархалупа. Такой замечательный командир и боец, как Хархалуп, так рано — на

девятый день войны — оставил поле битвы! Он многое мог бы сделать в борьбе с фашизмом и прославить русское оружие.

Но нельзя опускать руки и поддаваться унынию по случаю потерь товарищей, как бы ни велико было горе, враг не сделает на это скидки, нужно умножать силы, сражаться за себя и за тех, кто погиб в борьбе. Это хорошо помнили боевые друзья и при каждом боевом вылете стремились бить врага на земле и в воздухе.

1 июля летчики звеньями вели воздушную разведку войск противника и наносили удары по колоннам транспорта. Сборная группа полка в составе 15 «мигов» и трех «чаек», возглавляемая Константином Ивачевым и Кузьмой Селиверстовым, поднялась в воздух для обеспечения бомбового удара группы самолетов СБ, действующих по вражеской группировке войск в районе Штефэнешти — Трушешти. В районе цели зенитным огнем были повреждены самолеты летчиков Владимира Чернова и Семена Светличного, которым пришлось произвести вынужденную посадку в районе Мигаево.

На следующий день, 2 июля, летчики вели воздушную разведку войск противника в районе Карпачей, из которого увеличилась интенсивность выдвижения мехколонн к линии фронта. Патрулированием в воздухе пар и звеньев «чайки» прикрывают аэродром Семеновка и перегруппировку подвижных наземных войск в районе Сынжерея — Соля.

Звено лейтенанта Александра Мочалова, прикрывая наземные войска в районе населенного пункта Пеления, на высоте ста метров вело воздушный бой с вражеским двухместным разведчиком и парой «мессершмиттов», которые прикрывали корректировщика, в результате успешных атак Мочалов сбил вражеский корректировщик «ПЗЛ».

Звено «мигов», возглавляемое Федором Шелякиным, прикрывая наземные войска в районе Штефэнешти, вело воздушный бой со звеном Ме-109, в котором Федор Шелякин срубил одного «месса», а Леонид Дьяченко при отражении налета вражеских бомбардировщиков в районе Кухнешт добился в паре с Алексеем Овсянкиным победы над Ю-88, который горящим врезался в землю.

В положении войск 9-й армии за период с 22 по 30 июня существенных изменений не произошло, как это случилось на других фронтах, где гитлеровским войскам удалось прорвать нашу оборону и продвинуться на значительную глубину советской территории. В июне немецкое командование на этом участке фронта неоднократно пыталось захватить плацдарм на восточном берегу Прута, но усилиями авиации и стрелковых

частей положение восстанавливалось, и противник отбрасывался на исходные позиции. В этот период немецко-румынское командование продолжало подтягивать и сосредотачивать свои войска и плавсредства в районах намечаемых переправ, наводить понтонные мосты и переправы через Прут.

23 и 24 июня немцам и румынам удалось навести переправы в районе Скулян и начать переправу войск на левый берег реки Прут, но активными действиями бомбардировщиков и истребителей 20-й САД по войскам и переправам противника, а также контратаками войск 9-й армии противник был отброшен на исходные рубежи, переправы разрушены, а плавсредства уничтожены. Наши части не только удержали рубежи государственной границы, но и сами предпринимали активные действия.

В течение 25–27 июня немецко-румынские войска продолжали наводить разрушенные переправы и переправлять отдельные группы войск на восточный берег реки Прут. Особую активность противник проявил в районе Скулян в направлении города Бельцы, где гитлеровцам удалось закрепиться на левом берегу Прута. Перед фронтом 35-го стрелкового корпуса противник продолжал сосредотачивать танковые и моторизованные войска в районе Штефэнешти — Трушешти.

1 июля с территории Румынии против Южного фронта немецко-румынские войска перешли в наступление на широком фронте. Главный удар они нанесли по войскам 18-й армии в общем направлении на Могилев-Подольский и Жмеринку.

В начале июля бои на правом крыле Южного фронта приняли широкий размах. Наши войска с большим упорством отстаивали каждый рубеж, каждый населенный пункт. Но преимущество в силах было на стороне врага. 3 июля немецко-румынские войска захватили плацдарм на левом берегу Прута восточнее Штефэнешти и Ясс. Вклинившись в стык 14-го и 35-го стрелковых корпусов, противник форсировал Прут, захватил плацдарм и стал его расширять в этом районе силами до трех дивизий. Отсюда они развернули наступление в северо-восточном направлении и за шесть дней продвинулись на 60 километров.

5 и 6 июля немецко-румынские войска продолжали наступление в направлении Бельцев с рубежа Фалешты — Скуляны — Пырлица. С 7 по 10 июля противник продолжал развивать наступление в направлении Бельцы — Кишинев. В эти и последующие дни гитлеровские войска продолжали теснить войска 9-й армии, которые, оказывая упорное сопротивление, отходили на новые рубежи обороны.

К 20 июля противник на фронте 9-й армии вышел к Днестру,

на 21 июля в районе Могилев-Подольского форсировал Днестр. С 23 июля противник продолжил продвижение из района Могилев-Подольского на восток. Отмечено продвижение противника на юг, где он занял железнодорожные станции Кодыма и Дмитрашковка.

Для ударов по скоплению вражеских войск на переправах и путях движения нужна была штурмовая авиация, но ее не хватало. 20-я смешанная авиадивизия располагала двумя бомбардировочными полками на самолетах СБ и Су-2, штурмовой авиации на Ил-2 как таковой на нашем участке фронта не было. Несколько позже, месяца через два-три, стали поступать одиночные самолеты и малочисленные группы Ил-2 в истребительные авиаполки, которые применялись главным образом для удара по войскам противника на переднем крае и в ближнем тылу. Наш 55-й авиаполк также получил два штурмовика Ил-2. Эту грозную машину освоили летчики Валентин Фигичев, Петр Грачев и замкомполка Григорий Жизневский. Они успешно штурмовали гитлеровцев на поле боя, вели воздушную разведку противника.

В первые дни июля, а если точнее, 7-го, числа, семья воздушных бойцов пополнилась командным составом: из отпусков и командировок возвратились комэски старший лейтенант Анатолий Соколов, старший лейтенант Андрей Дубинин и капитан Серафим Солнцев, которые и вступили в командование своими подразделениями. Соответственно замкомэски лейтенант Степан Назаров и старший лейтенант Федор Шелякин, с достоинством справившиеся с поставленными перед ними задачами, передали управление и приступили к исполнению своих обязанностей. Этого не произошло с временно исполняющим обязанности комэска Александром Покрышкиным.

Комдив генерал Осипенко остался весьма недовольным его деятельностью и сделал Александру весьма остро выраженное внушение за то, что в семидневный срок командования эскадрильей он растерял весь летный состав подразделения, и перевел его на должность младшего летчика. Следует сказать, что эскадрилья с первого дня войны потеряла почти половину летного состава, но это, пожалуй, не было связано с деятельностью Александра.

После восстановления поврежденных при штурмовке вражеских войск самолетов с мест вынужденной посадки возвратились летчики Владимир Чернов и Семен Светличный. Прибывший командный и летный состав привнес свежую струю в интенсивность боевой работы.

В ночь на 3 июля замкомандира полка Григорий Жизневский предпринял на «чайке» вылет для ночного патрулирования в

районе аэродрома в целях перехвата вражеских ночных разведчиков, однако ввиду отсутствия надежных средств связи самолета с землей должного эффекта это мероприятие не дало.

Положение на фронте Бельцевско-Кишиневского направления сильно осложнилось вследствие повышенной активности фашистских войск. От летчиков полка требовался максимум усилий в действиях по нанесению ударов по гитлеровским колоннам, которые двигались по Бессарабии. Слева от 55-го ИАП действовал 4-й истребительный авиаполк нашей же авиадивизии; справа, в районе Каменец-Подольского — 131-й истребительный авиаполк, переброшенный в первый день войны с Запорожья и вошедший в состав ВВС 9-й армии.

Полк нес невосполнимые потери в летном составе и материальной части. Летчики мужественно вели воздушные бои с противником и смело штурмовали вражеские колонны на земле, неся потери от зенитного огня противника. После каждого боевого вылета имелись поврежденные самолеты, которые требовали быстрого восстановительного ремонта и ввода в строй, летчики получали ранения и выбывали из боевого состава.

3 июля, выполняя боевое задание по штурмовке вражеских войск в составе группы, не возвратился на свой аэродром младший лейтенант Гавриил Рябов. По докладам летчиков, он был сбит огнем зенитной артиллерии и его горящий самолет упал на территории противника; судьба летчика осталась неизвестной.

Лейтенант Степан Назаров в паре с Петром Грачевым вел воздушную разведку в районе Щербаки — Бричени — Трушешти, где было вскрыто интенсивное передвижение вражеских войск к линии фронта. Летчики 1-й и 4-й эскадрилий в течение дня парами и звеньями осуществляли прикрытие войск 2-го кавкорпуса и отражали налеты вражеской авиации. В воздушных боях Селиверстовым и Мочаловым сбито по два самолета противника. Федор Шелякин сразил «мессершмитт». В отражении налетов фашистских стервятников отличились летчики Довбня, Овсянкин, Семенов, Дьяченко, Викторов, Столяров, которым была объявлена благодарность от имени командования.

После полудня 14 «мигов» стартовали для сопровождения группы бомбардировщиков СБ, наносящих удар по мотомехколонне, вскрытой воздушными разведчиками в районе Петрушени — Броништа. Задание выполняли звено Валентина Фигичева в составе Комлева и Светличного, звено Константина Ивачева с летчиками Лукашевичем и Меметовым, звено Николая Котельникова в составе Карповича и Хмельницкого, звено Тимофея Ротанова с летчиками Комаровым и Грачевым и пара Барышников — Гросул.

Истребители встретились с самолетами СБ, заняли места в общем боевом порядке и надежно прикрыли ударную группу бомбардировщиков. Подойдя в заданный район, бомбардировщики сбросили бомбы на войска противника, после чего, сделав разворот, ушли на свою территорию, прикрываемые звеном Тимофея Ротанова. 11 «мигов» эскадрильи Ивачева, снизившись, приступили к штурмовке вражеских колонн. В это время появилась группа Ме-109, с которыми наша группа истребителей вступила в воздушный бой. «Мессершмитты» активных действий не предпринимали, находясь выше и в стороне от нашей группы, пытаясь короткими и внезапными атаками пар преследовать фланговые и отставшие самолеты. При одной из таких атак младший лейтенант Светличный перехватил «месса» и метким огнем сбил вражеский самолет, после чего истребители противника прекратили атаки. Однако в результате зенитного огня и атак истребителей противника три наших «мига» получили повреждения. Летчики Гросул, Меметов и Светличный произвели посадку на запасной площадке и после ремонта самолетов возвратились на свой аэродром.

4 июля с рассвета двумя шестерками «мигов» был предпринят штурмовой удар по аэродромам противника Яссы и Роман, но в связи с тем, что цели были закрыты сильным туманом, самолеты возвратились на свой аэродром, атаковав запасные цели. В течение дня парами и звеньями «мигов» продолжалось барражирование в районе сосредоточения войск 2-го кавкорпуса — София, Царьград, Реча.

Командир звена Кузьма Селиверстов в паре с Петром Довбней вышли на воздушную разведку войск противника. На маршруте полета встретили разведывательный самолет типа «ПЗЛ», который атаковали и сбили. При ведении огня у самолета Довбни отказал синхронизатор пулеметов и был пробит винт. В районе Штефэнешти усложнилась метеообстановка, облачность прижала к земле, что позволило противнику вести прицельный зенитный огонь. Самолет Довбни был подбит прямым попаданием, мотор отказал, и Петр произвел вынужденную посадку на территории противника. Судьба летчика осталась неизвестной.

Петр Яковлевич родился в 1917 году в Ворошиловграде, в семье рабочего. В Красной Армии с 1937 года. В 1938 году закончил Ворошиловградское военное авиационное училище летчиков на самолете И-16. В полк прибыл с первого дня его формирования на должность младшего летчика. Одним из первых освоил самолет МиГ-3. В боях принял участие с первого дня войны, за короткое время произведя свыше сорока боевых вылетов на штурмовку противника, прикрытие сухопутных войск

и воздушную разведку. В воздушном бою лично сбил «мессершмитт» и один разведывательный самолет противника в паре с ведущим. Энергичный, волевой летчик. За успешное выполнение заданий командования на фронте борьбы с гитлеровскими войсками был представлен к правительственной награде.

С утра 5 июля летчики полка парами и звеньями «мигов» вели воздушную разведку в районах Бретени, Ботошани, Рышканы и прикрывали районы сосредоточения сухопутных войск.

В 17.20 двенадцать «мигов» поднялись в воздух на сопровождение самолетов Су-2 211-го ББАП и штурмовку войск противника. Группу истребителей возглавил командир звена второй эскадрильи Валентин Фигичев, в ее составе на задание следовали Хмельницкий, Карпович, Светличный, Комлев, Лукашевич, Меметов, Гросул и четыре летчика третьей эскадрильи во главе со Степаном Назаровым: Дмитриев, Комаров и Грачев. Прибыв в район Пырлица — Олешти — Скуляны, бомбардировщики обрушили свой бомбовый груз на скопление танков и артиллерии противника. Когда «сухие» отбомбились и благополучно повернули на свою территорию, истребители снизились и перешли в атаку наземных целей. Незамедлительно гитлеровцы открыли зенитный огонь и по вскрытым зенитным точкам последовал удар «мигов». Когда боеприпасы были израсходованы, истребители повернули на свой аэродром. Группа не досчиталась в своих боевых порядках двух самолетов. Истребитель Семена Светличного был сбит огнем зенитной артиллерии и врезался в гущу вражеских войск. Был подбит и получил сильные повреждения самолет Степана Комлева, который произвел вынужденную посадку вне аэродрома на своей территории, летчик получил легкое ранение.

Одновременно с действиями «сухих» в районе Пырлица — Скуляны — Фалешты «миги» первой эскадрильи, возглавляемые Кузьмой Селиверстовым, и «чайки» во главе с Георгием Кондратюком наносили штурмовые удары по войскам противника. «Миги» пилотировали Семенов, Макаров, Овсянкин, Дьяченко, Мочалов, а на «чайках» штурмовали Бурлаков, Дроздов, Сдобников, Зибин и Шульга. Горели цистерны и автомашины, взрывались боеприпасы, бушевали пожары. В этом штурмовом налете наши летчики потеряли замечательного бойца Евгения Семенова, который не возвратился с боевого задания из района Фалешт. Огнем зенитной артиллерии был подбит самолет И-153 Алексея Сдобникова, который при вынужденной посадке потерпел аварию, летчик остался невредим. При штурмовых атаках был поврежден самолет Селиверстова, который произвел

вынужденную посадку на запасном аэродроме Казанешты. Истребитель восстановлению не подлежал. В этот же день при повторном вылете на боевое задание младший лейтенант Макаров Иван Петрович получил ранение в воздушном бою и был эвакуирован на лечение в госпиталь.

Прошел еще один летный день, ряды летчиков значительно поредели. На ужине шел разговор о потере боевых друзей — Семена Светличного и Евгения Семенова, о ранении Ивана Макарова, помянули погибших фронтовыми ста граммами, дали клятву отомстить за смерть товарищей. Не было за столом и Кузьмы Селиверстова, летчиков Яши Меметова и Леши Сдобникова — они тоже потерпели неудачу и теперь где-то блуждали, добираясь на свой аэродром попутным транспортом.

Утро следующего дня, 6 июля, началось обычно: вылетали на воздушную разведку пары Фигичев — Карпович и Крюков — Викторов. Район действий тот же — Скуляны, Фалешты, вдоль реки Прут. За разведчиками в воздух поднимается девятка «мигов», она идет на сопровождение самолетов Су-2 в район Скуляны — Бокша. Группу возглавляет лейтенант Назаров, с ним летчики Дмитриев, Ротанов, Комаров, Грачев и четверка второй эскадрильи: Барышников, Хмельницкий, Котельников и Гросул.

На прикрытие района сосредоточения 2-го кавкорпуса — Фалешты, — стартует четверка МиГ-3 старшего лейтенанта Шелякина в составе Тетерина, Паскеева и Чернова. В районе прикрытия истребители обнаружили вражеский корректировщик «хеншель» Хш-126. Шелякин в паре с Черновым с ходу атаковали его и подожгли, самолет противника со шлейфом черного дыма пошел к земле.

Группа «сухих» в сопровождении «мигов» перехватила колонну вражеских войск по дороге от переправы через Прут в районе Унген. Метеорологическая обстановка оказалась исключительно сложной: десятибалльная облачность на высоте 300–400 м, видимость до предела ограничена. Бомбардировщики, точно выйдя в район движения противника, с малой высоты сбросили бомбы на колонны; враг не успел что-либо предпринять, настолько внезапным был удар. «Сухие», освободившись от бомбовой загрузки, прикрываясь облачностью, развернулись и взяли курс на свою территорию. В это время наши истребители предприняли атаку по колоннам врага, сбросив бомбы и открыв пулеметный огонь.

«Миги», отходя от цели, попали в еще более сложные метеоусловия — облачность все время понижалась, и истребители вынуждены были следовать на высоте до двухсот метров. Когда Степан Назаров привел свою группу на аэродром, то в ее составе

не досчитались двух самолетов. Самолет Матвея Хмельницкого, получив повреждения, вынужден был произвести посадку на своей территории в районе Оргеев. Самолет и летчик не пострадали. Не вернулся на свой аэродром Виталий Дмитриев. Что произошло с ним, стало известно спустя годы.

Когда «миги» на обратном пути прошли какую-то часть маршрута, летчики сочли, что миновали районы, занятые войсками противника, и ослабили внимание. Однако в это время уже не было четкой линии фронта — немецко-румынские войска, двигаясь по дорогам, вклинивались в бессарабскую землю.

При пролете над одним из мест прорыва внезапно с земли на истребителей обрушились залпы малокалиберной зенитной артиллерии противника, один из снарядов угодил в самолет Виталия Дмитриева. Двигатель сразу обрезал, в кабине появился едкий дым, а затем из-под приборной доски появились языки пламени. Виталий, отдав ручку управления от себя, перевел самолет в планирование. Высота падала, на принятие решения оставались секунды. Впереди, с севера на юг, протянулся хребет, по сторонам — овраги и обрывы, и летчик принял решение садиться вдоль хребта. Небольшой поворот влево — и самолет принимает нужное направление. Земля, стремительно надвигаясь, плохо просматривается из-за дыма и языков пламени. Хорошо, что очки защищают глаза — огонь все больше обжигает лицо, руки, ползет по комбинезону…

Истребитель с убранными шасси стелется над самой землей, летчик инстинктивно, не видя ее поверхности из-за дыма, производит выравнивание самолета и посадку… «Миг» стукнулся о неровности почвы, подскочил и плюхнулся вновь, прополз по земле с треском и скрежетом, а затем остановился.

В момент столкновения самолета с землей летчик ударился лицом о прицел и приборную доску, разбил стекла летных очков и порезал лицо, в это же время открытый перед посадкой фонарь сорвался со стопора и закрыл кабину. Летчик оказался в ловушке, задыхаясь от дыма и не имея возможности покинуть самолет. Секунды решали вопрос — открыть фонарь, направляющие которого деформировались, или заживо сгореть в кабине.

Началась борьба за жизнь, а Виталий еще не знал, что произвел посадку на территории, занятой противником, и попал в плен к врагу. В ход были пущены руки, ноги и даже голова. В первый момент фонарь не трогался с места, и летчик, подгоняемый страхом смерти, напрягал невероятные усилия. Затем фонарь все же пришел в движение, приоткрываясь все больше и больше. В конце концов летчик, изнемогая и задыхаясь от дыма, собрал последние силы, чтобы выброситься за борт

кабины самолета, и потерял сознание.

Когда Дмитриев очнулся и попытался открыть глаза, то ничего не смог рассмотреть: в одном глазу переливались все цвета радуги, по нему стекала кровь из рассеченного лба, второй не открывался — был обожжен из-за разбитого стекла очков.

«Слышен был говор на немецком языке, присутствующие о чем-то вели разговор, злорадствуя и насмехаясь — это, очевидно, касалось меня. Слышались треск горящего самолета и взрывы боекомплекта. Теперь у меня возникла тревожная мысль: я понял, что попал к фашистам в плен, пришел мой конец, — вспоминал через многие годы Виталий Дмитриев. — По бокам под руки меня поддерживали два немца. Кто-то вытер мне кровь на лице и глазах, заклеил разбитый лоб, и я увидел перед собой два десятка немецких офицеров и солдат. Меня подобрали возле самолета, стянули с горного хребта, а затем спустили с обрыва к ручью. Лицо и руки были обожжены, кожа висела лохмотьями. С меня был снят шлемофон, рукава комбинезона. Рядом лежали мой парашют, ремень и кобура с пистолетом. Потом солдату было отдано распоряжение, он толкнул меня стволом автомата и показал направление, в котором я должен был следовать».

Немного пройдя, конвоир издал пронзительный свист, и из-за укрытия выскочил другой солдат. Он подошел поближе к летчику и посмотрел широко раскрытыми, удивленными глазами, затем вытащил из кармана бинт, сделал наклейку на поврежденный лоб, перебинтовал голову и обе сжатые в кулаки руки, и конвоир повел пленного дальше…

В заключение Виталий Дмитриев говорит: «Начались мучительные часы и дни допросов, прошли месяцы и годы тяжелого плена, пока наступающие части Красной Армии не освободили меня и других узников из плена».

Младший лейтенант Виталий Александрович Дмитриев родился в 1918 году. Один из молодых летчиков, окончивших в 1938 году Борисоглебское военное авиационное училище. В полк прибыл вместе с группой летчиков-однокашников в начале его формирования. Летал на самолетах И-16, «чайках», одним из первых освоил МиГ-3. Окончил курсы командиров звеньев. Активный участник боев с первого дня Великой Отечественной войны, за короткий период пребывания на фронте совершил тридцать шесть успешных боевых вылетов. Штурмовал вражеские войска, обеспечивал боевые действия бомбардировочной авиации, патрулированием в воздухе прикрывал сухопутные войска в районах сосредоточения.

Боевая жизнь полка продолжается весьма напряженно. Изменение метеорологической обстановки вынуждает изменять и

тактику боевых действий — вражеская авиация небольшими группами совершает налеты на наши аэродромы. Командир полка майор Иванов решил усилить патрульное прикрытие аэродрома базирования. В этих целях были дополнительно выделены экипажи Георгия Кондратюка, Николая Калитенко, Григория Шияна, Ивана Скоморохи, Василия Шульги, Ивана Зибина, Андрея Дроздова и Леонида Крейнина, которые получили задачу на И-153 парами и звеньями прикрывать аэродром до наступления темноты, не допуская налетов немецких самолетов.

Уже в первые часы патрулирования звено Кондратюка встретилось с группой «хейнкелей». Летчики Николай Калитенко и Василий Шульга во главе с командиром пошли в атаку, открыв огонь по стервятникам. На помощь «чайкам» подоспела пара «мигов», с ходу вступившая в бой. Не досчитавшись одного бомбардировщика, гитлеровцы сбросили бомбы вне цели и поспешили укрыться в облаках.

В это время очередные группы истребителей уходили на боевое задание. Летчики 1-й и 4-й эскадрилий парами, звеньями и четверками поднимались на прикрытие группировки войск 2-го кавкорпуса.

Две пары «мигов» — Валентин Фигичев и Викентий Карпович, Федор Барышников и Николай Лукашевич — стартовали на воздушную разведку в район Фалешт. Развернутый боевой порядок четверки позволял вести наблюдение и за воздухом, исключая внезапность атак противника, и за наземными объектами. Колонны немецких автомашин вереницей ползут по дорогам к линии фронта. Вдруг Николай Лукашевич, правофланговый ведомый, резким покачиванием крыльев и трассой из пулеметов привлекает наше внимание. Далеко впереди и левее на горизонте маячит группа самолетов. При подходе поближе оказалось, что навстречу шел двухмоторный разведчик, а выше его следовала пара «мессов».

Дальнейшие события заняли какие-то мгновения. Вражеский разведчик, заметив нашу группу, попытался развернуться, но тут же был настигнут огнем пары «мигов» Фигичева, а Барышников своей парой связал истребители — завязался ожесточенный бой. Атаки по разведчику следовали одна за другой, но враг оказался живучим. Когда задымился правый мотор, он пытался уйти снижением, но в этом положении был добит и, потеряв управление, пошел к земле.

В этот же день, прикрывая наземные войска и отражая атаки вражеских самолетов, в воздушных боях младший лейтенант Алексей Овсянкин и старший лейтенант Федор Шелякин добились победы, на свой счет они записали по одному

сраженному «мессу».

Уже с утра день 9 июля оказался исключительно напряженным. Девятка «чаек» во главе с комэском Андреем Дубининым и летчиками Шияном, Калитенко, Скоморохой, Шульгой, Гичевским, Зибиным, Смирновым и Дроздовым нанесла штурмовой удар по скоплению немецких войск, атаке подверглись автотранспорт и живая сила, возникло несколько очагов пожара, противнику был нанесен значительный урон.

Из штаба полка взвилась зеленая ракета. Восьмерка «мигов» и звено «чаек» из положения дежурства в первой готовности, возглавляемые лейтенантом Кузьмой Селиверстовым, поднялась в воздух по вызову с КП командира 4-го ИАП для оказания помощи в отражении налета вражеских бомбардировщиков и истребителей на переправу в районе Криулян. В результате успешного взаимодействия двух братских истребительных авиаполков налет был отбит, при перехвате бомбардировщиков в воздушном бою было сбито два «юнкерса» и один «мессершмитт», два наших истребителя получили повреждения.

В очередной боевой вылет на разведку в воздух поднялось звено «мигов», возглавляемое комэском Анатолием Соколовым с летчиками Дьяченко и Овсянкиным. Им предстояло вскрыть характер действия противника в районе Болотина и на переправах через Прут. После часового полета разведчики возвратились на свою базу. Им удалось установить большое скопление войск противника на переправах в районе Болотина и движение автотранспорта в восточном направлении. В целях уничтожения войск противника было принято решение нанести штурмовой удар всеми наличными средствами, собрав для этой цели все исправные «миги» и «чайки», не задействованные на данный момент в боевых вылетах.

После полудня комзвена Николай Котельников повел тройку «мигов» (ведомые Карпович и Хмельницкий) на прикрытие переправы через Днестр в районе Криулян. Звено было усилено парой «чаек», пилотируемых Кондратюком и Гичевским. Метеорологическая обстановка в районе патрулирования способствовала скрытому подходу противника к цели, и это настораживало. Небо к северу от переправы через Днестр, где на левом берегу находится город Дубоссары, было затянуто 8–9-балльной кучевой облачностью; на юг же от переправы, где на правом берегу располагается город Криуляны, было совершенно безоблачно, в чистом небе ярко светило солнце.

Наше звено заняло зону прикрытия со стороны облачности, в районе Дубоссар, барражируя со сменой высоты, попеременно выходя за облака и опускаясь под них. Пара Георгия Кондратюка

заняла открытую и безоблачную зону прикрытия со стороны Криулян.

Когда по времени прошла добрая половина дежурства и наше звено снова меняло высоту, снижаясь через окно в облаках, мы напоролись на группу вражеских бомбардировщиков, которые, как оказалось, прикрывались двумя группами истребителей.

Котельников и Хмельницкий атаковали замыкающее звено «бомберов», а мне пришлось связать боем пару Ме-109, следовавших в хвосте колонны. Мгновенно оценив обстановку, я решил атаковать одного из «мессов», находящегося ближе к моему самолету, и метров с 50–70 открыл огонь из всех точек. «Месс» был сразу сражен и в штопоре пошел к земле. Второй, заметив участь напарника, поспешил скрыться в облаках. Николай Котельников и Матвей Хмельницкий тем временем преследовали и добивали «юнкерса».

Пока мы вели бой с районе Дубоссар, в противоположной стороне, в районе Криулян, разгорелся неравный бой «чаек» с «мессерами». Передовая группа Ме-109 в количестве до четырех пар, заметив в чистом солнечном небе два устаревших биплана, мгновенно набросились на них со всех сторон. Георгий и Павел мужественно сражались с превосходящим противником, приняв оборонительный бой на виражах, но силы и обстановка были не в их пользу. Вначале вспыхнула одна «чайка» — самолет, объятый пламенем, пошел к земле и упал на левом берегу Днестра. Со второго горящего И-153 летчик выпрыгнул с парашютом. В этом неравном бою погиб командир звена Георгий Кондратюк.

В последующих вылетах этого дня на прикрытие переправы в районе Криулян задание выполнялось семью «мигами», пилотируемыми Ивачевым, Фигичевым, Комлевым, Лукашевичем, Барышниковым, Гросулом и Меметовым, а также тремя «чайками» с летчиками третьей эскадрильи.

Шестерка «мигов» во главе с замкомэском Федором Шелякиным сопровождала группу бомбардировщиков 211-го ББАП, наносившую бомбовый удар по танковым и моторизованным войскам в районе Фалешт. Восьмерка «мигов», возглавляемая комэском Анатолием Соколовым, патрулированием в воздухе прикрывала группировку войск 2-го кавкорпуса. Вследствие грозовых явлений, дождя и низкой облачности в районе аэродрома Семеновка патрули произвели посадку на аэродроме Григориополь.

Младший лейтенант Кондратюк Георгий Александрович, 1916 года рождения, уроженец Саратовской области, станция Ершово Рязано-Уральской железной дороги. Русский, из рабочей семьи. В Советской Армии с 1938 года, в том же году окончил

Борисоглебское военное авиационное училище. В полк прибыл с группой однокашников в первые дни его формирования, летал на самолетах И-16 и И-153 младшим летчиком, затем был назначен командиром звена. До начала боевых действий, весной сорок первого, нес боевое дежурство на пограничной полевой взлетно-посадочной площадке, перехватывая немецкие самолеты-нарушители. Участник боев с первого дня Великой Отечественной войны. Совершил около полусотни боевых вылетов на штурмовые действия против вражеских войск, прикрытие аэродромов и сухопутных частей.

11 июля, с утра и в течение дня, полк звеньями вел воздушную разведку передвижения и сосредоточения гитлеровских войск в районе Сынжерея — Унгены — Скуляны. Из разведывательного полета звена Степана Назарова на свою базу не вернулся Тимофей Ротанов.

Адъютант эскадрильи лейтенант Ротанов Тимофей Тимофеевич родился в 1919 году. В 1938 году окончил Военную школу летчиков. В боях с захватчиками принял участие с первых дней войны, совершил несколько десятков боевых вылетов.

В этот же день старший лейтенант Шелякин, ведя воздушную разведку в составе звена с летчиками Николаем Столяровым и Виктором Викторовым, вступил в воздушный бой с 11 «мессершмиттами», в результате чего сбил один Ме-109, который упал в районе Кишкарени.

13 июля летчики продолжали вести боевые действия в молдавском небе. Четверка «мигов», возглавляемая комэском Андреем Дубининым, стартовала на воздушную разведку в район Скорчени — Флорешты — Браниште — Сынжерея, где было установлено сосредоточение крупных группировок гитлеровских войск, прикрываемых сильным зенитно-пулеметным и артиллерийским огнем. Самолет старшего лейтенанта Дубинина был подбит, летчик получил ранение и, произведя вынужденную посадку на своей территории, был направлен в госпиталь на лечение.

При выполнении боевого задания на воздушную разведку гитлеровских войск в районе Сороки — Браниште — Бельцы четверка «мигов», возглавляемая старшим лейтенантом Шелякиным, в составе летчиков Викторова, Столярова и Чернова вела воздушный бой с группой «мессершмиттов» в районе западнее Сивени. В результате боя был сбит один Ме-109. Федор Шелякин в этом воздушном бою получил смертельное ранение и упал на территории противника. Как впоследствии стало известно из показаний очевидцев, Шелякин после посадки на вражеской территории был подобран местными жителями и при

транспортировке на телеге в медпункт скончался. По учетным документам штаба полка числится как не возвратившийся с задания.

Старший лейтенант Федор Иванович Шелякин, заместитель командира авиаэскадрильи, родился в 1915 году в городе Ворошиловграде. Украинец. В ряды Красной Армии призван в 1934 году. В 1936 году окончил Военную авиационную школу летчиков. В полк прибыл с первого дня его формирования и с первого дня войны принял участие в боях против немецко-фашистских захватчиков, исполняя обязанности командира эскадрильи. За этот период совершил несколько десятков боевых вылетов на все виды боевых заданий, в воздушных боях сбил шесть вражеских самолетов. Энергичный, дисциплинированный и мужественный летчик, он был достоин награждения высокой правительственной наградой, но, как часто бывает в таких случаях, судьба неблагосклонно отнеслась к нему.

С рассвета 14 июля звенья самолетов И-16, МиГ-3 и «чаек» в течение дня барражированием в воздухе прикрывали аэродром базирования.

Шестерка «мигов» в составе Фигичева, Хмельницкого, Карповича, Барышникова, Лукашевича и Меметова сопровождала к цели для бомбового удара семерку самолетов Су-2. Восьмерка самолетов И-153 299-го штурмового авиаполка под прикрытием пятерки «мигов», возглавляемых Павлом Крюковым, штурмовала вражеские колонны в районе Дишкова. Все самолеты возвратились на свой аэродром.

Командир звена лейтенант Александр Мочалов с летчиками Овсянкиным и Дьяченко произвели повторный вылет на воздушную разведку в район Флорешты — Браниште. Северо-западнее населенного пункта Сороки разведчики подверглись сильному зенитно-пулеметному огню, в результате самолет Александра Мочалова был подбит, летчик произвел вынужденную посадку в этом районе, на территории, занятой противником. Судьба летчика осталась неизвестной. Ведомые самолеты возвратились на свой аэродром.

С утра 17 июля лейтенант Селиверстов в составе звена, ведя воздушную разведку в районе Оргеев — Триорешты — Морозены, в воздушном бою сбил самолет Ю-87, группа которых следовала в район сосредоточения наших войск. Шестерка «мигов» патрулированием в воздухе прикрывала переправу у Криулян.

С рассвета следующего дня «миги» продолжали вести воздушную разведку войск противника, прикрывать переправу в районе Криулян и вылетами из положения первой готовности производить перехваты вражеских самолетов. Восьмерка МиГ-3 в

составе Ивачева, Фигичева, Лукашевича, Карповича, Хмельницкого, Барышникова, Гросула, Меметова и две «чайки» летчиков Шульги и Гичевского произвели вылет на перехват вражеских самолетов. В воздушном бою Валентин Фигичев и Матвей Хмельницкий сбили по одному самолету типа «Дорнье». Эта же восьмерка «мигов» совершила повторный вылет на штурмовку автоколонны войск противника в районе Красного. С высоты двухсот метров пулеметным огнем, фугасными и осколочными бомбами было уничтожено и повреждено свыше двух десятков автомашин с живой силой и боеприпасами. Возникло четыре очага пожара. Один МиГ-3 летчика Гросула получил пулевые пробоины и требовал ремонта.

20 июля летчики продолжали прикрывать группировку войск 2-го кавкорпуса в районе Осиповка — Самойловка — Павловка, шестерка «мигов», возглавляемая лейтенантом Назаровым, выполняла боевое задание по уничтожению самолетов противника на аэродроме Сингурены, где воздушной разведкой было установлено базирование бомбардировщиков и истребителей противника. Было сброшено 12 ЗАБ-50 и израсходовано по комплекту боеприпасов. На обратном пути самолеты были обстреляны огнем зенитной артиллерии, а затем отражали атаки «мессов». Лейтенант Степан Назаров не возвратился на свой аэродром. Значительно позже были установлены гибель Назарова в воздушном бою и место падения его самолета. Останки летчика были перезахоронены в село Фрумушика Флорештского района.

Лейтенант Назаров Степан Спиридонович родился в 1917 году в городе Куйбышеве в рабочей семье. Русский. В Красной Армии с 1935 года. В 1938 году закончил Военную авиационную школу летчиков. В полку — с первых дней его формирования, был назначен командиром звена. В 1941 году был переведен в третью эскадрилью заместителем комэска. В боях принял участие с первого дня Великой Отечественной войны, фактически находясь в должности командира эскадрильи.

В этот день полк получил пополнение летного состава. На должность военкома эскадрильи прибыл старший политрук Федор Сергеевич Захаров — летчик, летающий на «миге», и сразу включился в боевую работу. На должности пилотов прибыли сержанты, закончившие военные авиационные школы летчиков:

Бибик Валентин Михайлович
Бережной Владимир Емельянович
Войтенко Иван Антонович
Деньгуб Иван Семенович
Косумов Фарух Гусейнович

Марголит Григорий Абрамович
Мочалов Никита Семенович
Науменко Николай Данилович
Никитин Даниил Евстигнеевич
Никулин Григорий Яковлевич
Степанов Иван Платонович
Сташевский Леонид Митрофанович
Супрун Степан Яковлевич
Труд Андрей Иванович
Щербаченко Андрей Андреевич.

Это были парни, которым едва исполнилось по 20 лет, не имевшие боевого опыта. Предстояла большая работа по подготовке и вводу в строй этих пилотов, которая была поручена старшему лейтенанту Александру Покрышкину и младшему лейтенанту Валентину Фигичеву. Нужно отдать должное молодым летчикам — они в полной мере стремились как можно быстрее освоить технику пилотирования и азы воздушного боя.

Уже через неделю на «чайке» пошел на боевое задание Андрей Щербаченко и получил ранение. Хорошо показали себя в бою Косумов, Деньгуб, Войтенко, Сташевский, Марголит, Никитин, Никулин, Супрун.

На следующий день, 21 июля, с раннего утра полк начал свою боевую работу с перехвата вражеских самолетов, было совершено пять боевых вылетов. В одном из вылетов Валентин Фигичев атаковал и сбил самолет «хеншель» Хш-126. Звено «мигов» и пара «чаек» при вылете на перехват атаковали «юнкерс», у которого в результате успешной атаки загорелась левая плоскость. Горящий самолет противника в районе Дубоссар со снижением потянул за Днестр.

В полдень восьмерка «мигов» под командованием комэска старшего лейтенанта Соколова нанесла повторный штурмовой удар по материальной части самолетов противника на аэродроме Сингурены (Бельцы). На стоянках аэродрома самолеты противника размещались в двух группах, одна из которых насчитывала до 20 истребителей Ме-109, а вторая — до 15 бомбардировщиков, все самолеты стояли нерассредоточенными. С высоты 300–400 метров МиГ-3 атаковали стоянки бомбами ЗАБ-50, АО-25 и пулеметным огнем. Возникло несколько очагов пожара, было повреждено и уничтожено до 10 вражеских самолетов. В результате достигнутой внезапности аэродромные зенитные средства открыли огонь с запозданием, когда уже на аэродроме рвались бомбы и горели самолеты. На свой аэродром с боевого задания не возвратились старший лейтенант Анатолий Соколов и младший лейтенант Алексей Овсянкин. По докладам

экипажей, их самолеты, сильно поврежденные зенитно-пулеметным огнем, ушли от аэродрома противника и произвели посадку, а вероятнее всего… упали на территории, занятой противником.

Старший лейтенант Соколов Анатолий Селиверстович родился в 1914 году в Москве, русский. В Советской Армии с 1932 года. В 1935 году окончил Военную школу летчиков. В полк прибыл в феврале 1940 года на должность заместителя командира авиаэскадрильи. После окончания курсов 7 июля 1941 года вступил в обязанности командира 1-й эскадрильи, с этого же числа принял участие в боях. За короткое время проявил себя смелым и отважным командиром, водил группы на штурмовку вражеских войск, сопровождение своих бомбардировщиков на задание, вел воздушную разведку.

Младший лейтенант Овсянкин Алексей Иванович родился в 1919 году в деревне Долгое Зарайского района Московской области. Русский. В Красной Армии с 1937 года. В 1938 году окончил Борисоглебскую военную школу летчиков. В полк прибыл с первого дня его формирования. Еще до начала войны участвовал в дежурстве по охране государственной границы от проникновения вражеских самолетов-разведчиков. Летал на всех типах самолетов, имевшихся на вооружении полка. В бою проявлял находчивость, отвагу и мужество, сбил два вражеских самолета.

В этот же день четверка «мигов», возглавляемая старшим лейтенантом Ивачевым, с летчиками Комлевым, Лукашевичем и Меметовым, выполняя задачу прикрытия переправы через Днестр в районе Рыбниц, вела воздушный бой с группой «юнкерсов», прикрываемых «мессерами». Самолет Константина Ивачева получил незначительные повреждения. На смену четверке Ивачева в воздух поднялась пара МиГ-3 летчиков Виктора Викторова и Николая Столярова. Эта пара с боевого задания на свой аэродром не возвратилась — по данным наземных наблюдателей, летчики вели воздушный бой с большой группой самолетов противника.

Лейтенант Викторов Виктор Михайлович родился в 1912 году в рабочей семье в деревне Новая Старицкого района Калининской области. Русский. В Красной Армии с 1934 года. Закончил Военную авиационную школу летчиков в 1939 году, в полк прибыл в первые дни его формирования на должность командира звена. В боях принял участие с первого дня войны. Совершил свыше 50 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил три самолета противника.

Младший лейтенант Столяров Николай Матвеевич родился в

1918 году. Русский. В Красной Армии с 1938 года, в этом же году окончил Борисоглебскую военную школу летчиков. С прибытием в полк был назначен командиром звена. В боях принял участие с первого дня войны. Произвел свыше пяти десятков боевых вылетов. О судьбе летчика были противоречивые сведения — одни утверждали, что Николай Столяров погиб в воздушном бою, по другим источникам, он был тяжело ранен в воздушном бою и с места падения самолета эвакуирован в госпиталь на лечение.

С этого дня активная боевая деятельность полка в небе Молдавии была в основном закончена, хотя вылеты главным образом на воздушную разведку и штурмовку продолжались еще несколько дней. 55-й истребительный полк получил новые задачи, на другом направлении. Личный состав стал готовиться к перебазированию, летчики изучали район предстоящих боевых действий.

Оставим пока фронтовые дела и вернемся к 1938 году, продолжим наш путь из Минского аэроклуба в Борисоглебское военное училище летчиков-истребителей.

Борисоглебское военное авиаучилище

Это было в декабре 1937 года. Группа бывших учлетов, окончивших Минский аэроклуб, получив путевку в военное училище, направлялась по железной дороге в Борисоглебск, небольшой город в Воронежской области, знаменитый своим старейшим военным авиационным училищем.

С прибытием в училище мы были помещены в огромную казарму и оказались на положении карантина, не имея возможности выйти за ее пределы. Казарма представляла собой многоэтажное кирпичное здание с жилыми, служебными и учебными помещениями.

К этому времени сюда уже съехалось много таких же, как мы, парней, окончивших другие аэроклубы страны. По летной подготовке все были примерно одного уровня, за исключением небольшого числа инструкторов аэроклубов, имевших больший опыт и значительный налет на учебных самолетах. В основном же это были разношерстные группы людей, имевших желание стать военными летчиками, — рабочие, служащие, учащиеся, колхозники, бывшие солдаты и матросы.

Потянулись томительные дни ожидания — мы проходили мандатную и медицинскую комиссии, слушали беседы более опытных летчиков, занимались спортом.

Постепенно, по мере формирования учебных групп и подразделений, в карантине оставалось все меньше и меньше людей. Так пришел и мой черед в один из первых дней января 1938 года, когда была укомплектована очередная группа. Мы пошли в баню, сбросили свою разношерстную гражданскую одежду и переоделись в военную курсантскую форму. Мы неимоверно преобразились, стали непохожими на самих себя — воины, да и только!

5 января 1938 года нам был объявлен приказ о зачислении нас курсантами военного авиационного училища летчиков и распределении по подразделениям. Я попал во 2-й отряд 3-й эскадрильи, которой командовал майор Иван Терентьевич Батыгин. Затем нам было объявлено распределение по звеньям и летным группам.

Старшиной был назначен бывший моряк-старшина Кондик, знающий цену дисциплине и умеющий ее поддерживать. Он приучил нас к морскому термину «кубрик» вместо «казарма». Досталась и мне должность старшины летной группы, на моих

петлицах теперь красовались знаки различия — по два красных треугольника — командир отделения.

Я был зачислен курсантом третьего звена, которым командовал опытный летчик и командир старший лейтенант Степанищев, а летчиком-инструктором летной группы стал лейтенант Пантелеев, уже немолодой, спокойный по характеру, добродушный и опытный летчик.

С первого дня мы поступили в распоряжение своих старшин, которые под руководством помощника начальника училища по строевой подготовке занимались с нами изучением уставов и строевой подготовкой. Мы не могли и шагу ступить без строевой подготовки, начиная с подъема и до отбоя, с отведенных часов для занятий по строевой подготовке и кончая всеми видами передвижений — в столовую, учебные классы и даже на прогулки.

Через две-три недели мы уже значительно преобразились — подтянулись, приобрели строевую выправку. Находясь в строю, по команде «Равняйсь!» видели грудь четвертого, животы подтянуты, плечи развернуты, шинели расправлены, пуговицы и сапоги начищены, воротнички белоснежные… Вот с этого и началась наша курсантская жизнь.

На площади Борисоглебска в торжественной обстановке, при развернутом знамени части, в день двадцатой годовщины Красной Армии и Военно-морского флота я принимал военную присягу:

— Я, гражданин Союза Советских Социалистических Республик, вступая в ряды Вооруженных Сил, принимаю присягу и торжественно клянусь быть честным, храбрым, дисциплинированным… Я клянусь добросовестно изучать военное дело, всемерно беречь военное и народное имущество и до последнего дыхания быть преданным своему Народу, своей Советской Родине и Советскому Правительству. Я всегда готов по приказу Советского Правительства выступить на защиту моей Родины — Союза Советских Социалистических Республик, и как воин Вооруженных Сил я клянусь защищать ее мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагом…

Профессию защитника Родины я выбрал по зову своего сердца, поступив добровольцем в военное училище. Пройдет немного времени, и я стану кадровым командиром Военно-воздушных сил, пронесу с честью и достоинством сквозь дым и пожарища Великой Отечественной войны высокое звание советского воина.

В молодые годы я не думал о службе в армии, но невольно, сам того не замечая, сложившиеся обстоятельства стали

подготовкой к этой почетной миссии. Я всегда любовался подтянутостью, выправкой и дисциплинированностью воинов и командиров Красной Армии. Особенно привлекала синяя форма с голубыми петлицами военных летчиков, полеты самолетов в голубом небе, которые иногда приходилось наблюдать, с большим интересом смотрел на стальных птиц и любовался — какие же это счастливые люди!

Как-то рядом с железнодорожной станцией, возле которой я жил, произвел вынужденную посадку в поле двукрылый самолет. Пока к нему доставляли инструмент и он ремонтировался, мы, подростки, просидели вдали от него почти весь день, не осмеливаясь подойти поближе, и только после того, как самолет улетел, разошлись по домам.

Все эти воспоминания пришли, когда я стал курсантом военного училища, принял военную присягу и приступил к изучению военных наук. Зимний период был отведен на теоретическую подготовку. Было приятно увидеть хорошие учебные классы и лаборатории, наглядные пособия — схемы, макеты, учебные моторы, самолеты, штурманское снаряжение. Но больше всего радовала встреча с замечательным преподавательским составом.

И вновь всё новое: материальная часть самолета-истребителя И-16 с мотором М-25, аэродинамика и теория полета, самолетовождение, тактика общая и ВВС, метеорология, инструкции и ряд других дисциплин.

Мы скрупулезно сидели в классах около трех месяцев и изучали теорию, а потом сдавали зачеты по пройденным дисциплинам. Был получен тот минимум теоретических знаний, который необходим для того, чтобы перейти к летной практике. Непосредственной подготовкой к полетам займутся летчики-инструктора, которых курсанты с нетерпением ждут.

Старшина звена москвич Великанов подал своим громким голосом команду:

— Выходи строиться для объявления боевого расчета отделений!

Построились в казарме. Пришел командир звена старший лейтенант Степанищев, а с ним летчики-инструктора. Все одеты в костюмы темно-синего цвета с такими же галстуками при белой сорочке, с золотыми вышитыми эмблемами военного летчика. От одного вида их формы приходишь в восторг — трепетно загорелись наши глаза. Вот бы нам такую! Мы как вкопанные стояли в строю, внимательно наблюдали и изучали наших воздушных учителей. Степанищев объявил:

— Сейчас познакомитесь со своими летчиками-

инструкторами, которые будут вас обучать летному делу, и зачитал список:

— Летчик-инструктор лейтенант Пантелеев! К нему в экипаж: старшина летной группы Карпович, курсанты Корчагин, Хмельницкий, Краснобаев, Назаров, Камозин…

Так были названы все инструктора, старшины групп и курсанты, входящие в каждую летную группу. Лейтенант Пантелеев, невысокого роста, коренастый, крепко сбитый, белокурый и подвижный, приглашает нас садиться, знакомится и разговаривает с каждым из нас. Было похоже, что он уже знает нас по личным делам, в курсе дела наших летных качеств, что мы из себя представляем, однако поинтересовался об аэроклубовской летной программе. После этого ознакомил нас с предстоящей летной работой, с программой и самолетами, на которых мы будем летать. Приятным сюрпризом оказалось то, что наш отряд стал экспериментальным подразделением подготовки летчиков по сокращенной программе, минуя переходную учебную машину. Раньше обучение летному делу начинали с У-2, самого простого в управлении самолета, на котором разрешалось летать без парашюта. Теперь же наш отряд и наша летная группа сразу начнет полеты на учебно-тренировочном УТИ-4 — варианте боевого истребителя И-16 с двойным управлением. Обе эти машины по тому времени считались скоростными и строгими самолетами.

На следующий день наша группа в составе десяти человек включилась в непосредственную подготовку к летной работе. Мы изучали теорию и технику пилотирования на самолете И-16, наставление по производству полетов. Начались тренировки в кабине самолета по безошибочному знанию в первую очередь расположения навигационных приборов и приборов контроля работы двигателя. Затем совершили объезд аэродрома и составление кроков аэродрома. Подготовка к полетам завершилась рулежкой на самолете И-5 со снятой обшивкой на плоскостях. Мы должны были прочувствовать поведение машины при разбеге — выдержать прямую. То же самое касалось и пробега. Все курсанты с этими обязанностями справились успешно, для этого потребовалось несколько тренировочных дней.

После этого перешли к вывозной программе. Мы вышли на полеты на центральном аэродроме училища в один из весенних дней, когда земля еще была покрыта снегом и держались невысокие морозы. На учебно-тренировочном истребителе УТИ-4 вместо колес стояли лыжи. Полеты на нем проводились с парашютом, поэтому предварительно пришлось изучить

материальную часть парашюта, его укладку, технику выполнения вынужденного прыжка.

И вот я у самолета. Я думаю, все, кто мечтал о военной авиации, не могли воспринять первый полет на учебно-боевом истребителе иначе, чем с тревогой и волнением. Не мешкая, чтобы не вызвать недовольства инструктора, надеваю парашют и занимаю место в задней кабине УТИ-4. Тревожусь — сумею ли я справиться с первым полетом, каким я предстану перед инструктором, ведь от этого полета будет зависеть мое будущее! Бросил взгляд на приборную доску, проверил рукоятки управления.

Инструктор по переговорному устройству дал задание:

— Полет выполняем вместе. Взлет, высота четыреста метров, полет по «коробочке», после третьего разворота — расчет на посадку, снижение, посадка. Управление не зажимать, держать свободно, движения плавные и мелкие. Самолет очень чувствительный и хорошо слушается рулей, на взлете и на посадке выдерживать направление мелкими движениями ножных педалей!

Все это знакомо мне по рулежке, по предварительным занятиям при подготовке к полетам, поэтому я воспринял поставленную задачу в обычном порядке. Инструктор плавно подает сектор газа вперед, обороты мотора постепенно увеличиваются до максимальных, самолет трогается с места и бежит по взлетной полосе. Движения рулями мелкие и точные, направление выдерживается, как по струнке.

«Вот это да, вот это летчик! — приходится удивляться мне. — Класс!» Ручка слегка подалась вперед, хвостовое оперение приподнялось, впереди четко обозначился горизонт. Самолет продолжает разбег, слегка подрагивает, скорость нарастает, от неровностей взлетной полосы ощущаются мелкие толчки, сзади поднимаются клубы снежной пыли. Пытаюсь осознать и усвоить действия инструктора рулями управления самолета на взлете, поведение самолета на взлетной полосе.

Самолет оторвался от земли, набирает высоту… Первый, второй разворот… Наблюдаю за скоростью и высотой. Инструктор дает команду взять управление и вести самолет в горизонтальном полете. Волнуюсь, как бы выдержать режим полета, не испортить первого впечатления. Третий разворот… Перед четвертым инструктор убирает газ, переводит самолет в режим планирования и вводит самолет в разворот. Снижаемся — впереди посадочное «т», расчет идеальный. Выравнивание, выдерживание, лыжами касаемся снежного покрова на три точки. Вновь мелкие движения ножных педалей, и самолет бежит по

идеальной прямой. Полет закончен. Прекрасно! Оказывается, не так уж страшно и, может быть, не так уж сложно. Главный «гвоздь» — мелкие движения рулями и педалями на взлете и посадке, не дать самолету развернуться, выдержать прямую. Скорость-то какая, не то, что на У-2! Нужно внимание и еще раз внимание — в этом весь секрет.

Первый полет позади, начало положено. Инструктор сделал замечание — резкие движения! А мне казалось, что я и не управлял самолетом, только пытался, но инструктору виднее. Впереди еще вся вывозная программа.

Сроки обучения сжаты и ограниченны. Дальнейшие полеты были организованы в лагерях в населенном пункте Танцирей, где разместилась наша эскадрилья майора Батыгина с двумя отрядами. Инструкторский состав перегнал самолеты, а мы, курсанты, добрались на автомашинах. Разместились в казарме барачного типа, разделенной на две половины, в каждой по одному отряду. Летное поле расположено рядом: ровное, огромное, зеленое, с отличными подходами. Здесь же — столовая, спортивная площадка, необходимые сооружения летнего типа.

Земля подсохла, летное поле стало пригодным к полетам, начались интенсивные полеты в две смены. Теперь все курсанты обучались одновременно: хватало самолетов, горючего, инструкторов. В начальный период формирования училища по этим причинам не было возможности обучать всех курсантов одновременно, для стимулирования нас к лучшей учебе набор в рулежную группу проводился в зависимости от успеваемости в учебе.

С каждым летным днем, с каждым полетом мы все более уверенно чувствовали себя в воздухе. Появились спокойствие, уверенность в движениях, осмотрительность, мы стали лучше чувствовать самолет и скорость полета, замечать свои ошибки, осознанно действовать рулями управления на взлете и посадке — словом, машина постепенно начала подчиняться нашей воле.

Инструктор все чаще стал доверять управление самолетом и в то же время чаще стал делать замечания по самым «незначительным» ошибкам в полете. Слетали в зону на выполнение высшего пилотажа — выполнили виражи и боевые развороты, вертели «бочки» и крутили «мертвые петли», иммельманы и штопор. Чувствовалось, что инструктор доволен ходом обучения своих питомцев.

Но в летной практике не все курсанты идут равномерно, одинаково осваивают самолет. Способные выдвигаются вперед, более слабые отстают. Одним нужно меньше вывозных полетов, а другим их количество следует значительно увеличить. Так было и

среди курсантов нашей группы. В связи с этим произошла перестановка курсантов в летных группах: одни ушли в первый, неускоренный отряд, другие прибыли из первого отряда в нашу группу. Произошла замена и инструкторского состава: из первого отряда к нам был переведен инструктор лейтенант Василий Егорович Жданов — молодой и энергичный летчик. Мне и некоторым другим курсантам, оставшимся в своей группе, нужно было заново привыкать к характеру и особенностям в обучении нового инструктора. После этих перестановок наша группа оказалась в следующем составе: Ф. Г. Володин, А. В. Деев, В. П. Карпович, Н. И. Кокин, П. Ф. Корчагин, И. М. Костыгин, КС. Манохин, Н. Е. Ульянов, П. П. Фомичев и М. И. Хмельницкий. Эта перестановка положительно повлияла на дальнейший ход обучения — группа оказалась примерно на одном уровне успеваемости по летной практике. Василий Егорович оказался таким же замечательным летчиком и инструктором, как и лейтенант Пантелеев, его методические навыки, характер, обращение с учлетами были самыми желательными для нас; мы всей душой полюбили его, и полеты продолжались с той же напряженностью.

Мне казалось, что я особо не выделяюсь по летной практике среди курсантов своей группы, но, судя по тому, что при реорганизации меня оставили в экспериментальном отряде, можно было думать, что дела обстоят неплохо. Это меня радовало. После двух десятков вывозных полетов инструктор представил меня командиру звена на контрольную проверку, в свою очередь, это означало, что приближается час самостоятельного вылета на одноместном истребителе.

В других летных группах уже были отдельные счастливчики, главным образом из бывшего инструкторского состава аэроклубов, которые совершили самостоятельные полеты на боевых самолетах. Выпуск каждого курсанта в самостоятельный полет, особенно в первоначальный период, отмечался каким-то невиданным торжеством в группе и в звене в целом — царило приподнятое настроение, ожидания и надежды, поздравления и много разговоров вокруг этого события. Это было приятно для курсантов, но не менее радовало и инструктора.

Однажды после контрольного полета с командиром отряда мой инструктор Василий Жданов сказал мне:

— Командир отряда дал тебе добро на самостоятельный вылет. Садись в одноместную машину и выполни обычный полет по кругу. Ничего изобретать и чудить не нужно, больше внимания взлету и посадке.

Если на полеты выводился истребитель И-16, мы знали, что

готовятся самостоятельные полеты курсантов. Обычно при самостоятельных вылетах курсантов создавали условия — уменьшали интенсивность полетов, сокращая выпуск самолетов в воздух, чтобы уменьшить возможность помех. Так было, и на сей раз.

Приятно сидеть одному в самолете, сознавать, что тебе доверяют и это доверие нужно оправдать. Выруливаю на линию старта, осматриваю взлетную полосу, как учили, прошу разрешения на взлет. Инструктор внимательно наблюдает за моими действиями. Сектором газа увеличиваю обороты. Самолет пошел на взлет, удерживаю прямую. Толчки прекратились, самолет отделился от земли — я в воздухе, набираю высоту. Разворот один, второй… Сделав два крута над аэродромом, хорошо осмотрелся и, прочувствовав машину, захожу на посадку. Расчет, посадка в пределах нормы — без «козлов» и отклонений. Инструктор без дополнительных замечаний разрешает повторный взлет, после которого мне было разрешено сделать еще два полета. Поздравления, поздравления… Пришел и ко мне большой праздник радости успеха за себя, за инструктора, что не подвел его. После этого выполнили самостоятельные полеты и остальные учлеты, и в скором времени наша летная группа полностью летала на боевых истребителях.

Дальше начались тренировочные полеты по кругу, в зону на высший пилотаж, групповую слетанность и даже на боевое применение — стрельбу по наземным целям.

Не обошлось и без курьезов, очевидно, оттого, что уже почувствовал себя летчиком… Как-то пришел я из очередного полета в зону, зашел на посадку и на снижении убедился, что расчет у меня не точный, иду с «промазом», а уходить на второй круг не захотел — это считалось существенным недочетом. Начал нервничать, стремиться быстрее посадить машину, упуская из виду, что самолет, пока не достигнет посадочной скорости, все равно не приземлится. Начал работать органами управления резко, усугубляя положение, а она все несется над землей… Затем последовали скоростные «козлы», один за другим… Здесь я вспомнил указания инструктора — в таких случаях ничего не следует делать, держи тверже рули, не двигай педали! И действительно, машина успокоилась и покатилась по земле. Этот полет едва не закончился аварией и стоил мне неприятностей: во-первых, дня два не летал, а потом было неудобно перед инструктором — подвел его.

Вот что значило в авиации обойтись со скоростным самолетом на «ты», пренебречь основными положениями теории и техники пилотирования самолета, переоценить свои силы,

успокоиться на достигнутом. Такие случаи бывают, когда курсанты сделают несколько самостоятельных полетов и успокоятся…

На занятиях инструктор всегда нам напоминал, и это подтверждалось практикой и опытом, что курсанты при первых самостоятельных вылетах никогда не совершают аварий. Однако стоит пилоту совершить десяток-полтора самостоятельных полетов, как за ним нужно установить строгий контроль, чтобы от самонадеянности не допустил ошибок, чреватых летными происшествиями.

Был еще один интересный случай, который совершенно не зависел от воли летчика и произошел с моим другом по Минскому аэроклубу Андреем Дроздовым. Он уже летал самостоятельно на И-16 и, находясь в зоне на приличной высоте, выполнял высший пилотаж. Вдруг, когда он пошел на петлю, у самолета отвалился мотор; машина и двигатель стали падать отдельно друг от друга. Андрей не растерялся и, расстегнув привязные ремни, выбросился из кабины самолета, раскрыв парашют, преспокойно приземлился между упавшим мотором и самолетом. После этого прыжка Дроздов был награжден ценным подарком и ему был предоставлен недельный отпуск.

К концу обучения мы полностью освоили эту скоростную машину, летали смело и уверенно. Всем полюбился «ишачок», на нем легко было пилотировать, выполнять фигуры высшего пилотажа, но самолет был строг и требовал максимального внимания на взлете и посадке.

Хорошее это было курсантское время, время учебы и новых познаний, огромного подъема сил, интереса и романтики. Сколько было волнений и радости! Я и сейчас помню об этих счастливых днях в моей жизни. Но всему есть конец. Подошло время государственных экзаменов, которые проходили четко и организованно. Комиссия съехалась со всех концов страны: от высших инстанций ВВС, авиационных и наземных частей, политорганов, от нашего военного авиационного училища. Расписание работы госкомиссии было составлено так, чтобы экзамены одновременно не совмещались по теоретическим дисциплинам и практическим полетам: если одни группы летают, то другие сдают теорию.

Полагаю, что государственные экзамены прошли для меня в пределах нормы, хотя не обошлось без огорчений. С хорошими и отличными оценками сдал летную практику: полет в зону на «спарке», групповую слетанность, взлет, расчет на посадку. Но вот одной на одной теоретической дисциплине, или «терке» — по материальной части самолета, — отхватил тройку, чего

совершенно не ожидал. Это лишило меня преимущества по выбору места назначения, которое предоставлялось курсантам, окончившим программу с хорошими и отличными оценками.

Госэкзамены остались позади, окончилась учеба, но училище продолжало свою напряженную работу по подготовке летного состава. Мы из лагерей переехали на зимние квартиры, и началась наша трудовая жизнь: караульная служба, отрытие котлованов для новых учебных корпусов. Нам шили форму, мы ходили на примерку. Ожидали приказа об окончании училища и распределения по строевым частям.

В один из осенних октябрьских дней мы оделись в новую форму синего цвета. Белая сорочка, синий галстук, ремень со звездой на пряжке, на левом рукаве — эмблема летчика, а в голубых петлицах по одному красному квадратику. Младшие лейтенанты!

На торжественном построении начальник училища Валентин Ухов, участник боев в Испании, дважды награжденный орденом Боевого Красного Знамени, поздоровался с курсантами и поздравил с окончанием училища. Начальник штаба объявил приказ о назначении в строевые части. С большой группой своих товарищей я получил назначение в Киевский особый военный округ. Вместе со мной туда отправлялись и минчане Матвей Хмельницкий, Андрей Дроздов и Степан Комлев.

Торжественный ужин — завтра мы разъедемся каждый в своем направлении. Прощаемся с полюбившимся училищем, которое дало нам путевку в жизнь, в большую авиацию. Мы вполне сознавали, что далеко не в полной мере овладели летным мастерством, что нам нужно много еще работать, но главное сделано — есть начало, есть желание!

Мы благодарили руководителей и преподавательский состав, давший нам теоретические знания и военную выучку, но особую дань отдали летчикам-инструкторам. Наша летная группа с большой теплотой и признательностью прощалась с инструкторами Пантелеевым и Ждановым, которые научили нас владеть боевым самолетом-истребителем, приложив при этом немало сил и знаний. Это были высококвалифицированные специалисты, люди особого склада и характера, с тончайшим психологическим чутьем и прекрасными методическими навыками.

Пройдут года, и мы узнаем, что лейтенант Пантелеев погиб в авиационной катастрофе, а Василий Егорович Жданов воевал на фронтах Великой Отечественной войны против немецко-фашистских захватчиков, и мы были рады уже после войны нашей встрече на земле Австрии. У нас остались самые добрые

воспоминания об этих прекрасных, сильных духом людях — воспитателях авиационных летных кадров.

Мы, молодые летчики, прибыли в 12-й истребительный авиационный полк, которым командовал подполковник Зыканов — боевой, жизнерадостный, энергичный командир, участник боев в Испании, ранее командовавший эскадрильей в Борисоглебском училище, с орденами на груди.

Командир полка с радостью встретил наше прибытие, принял нас, своих прежних питомцев, да и мы узнали его и были рады встрече. Зыканов проявил отеческую заботу, сам лично определил и разместил нас в домах начсостава. В беседе он заверил нас, что мы будем летать на самолетах И-16, на которых заканчивали училище, до полного освоения техники пилотирования и боевого применения, чтобы сделать полк сильным и боеспособным. «Пока же вам нужно отдохнуть, съездить в отпуск после напряженного труда в училище», — в заключение сказал командир полка. Эту весть мы восприняли с радостью.

Мать встретила со слезами на глазах от волнения и счастья, что я приехал ее навестить. Жила она с моим старшим братом в тесноте и неудобствах: двенадцатиметровке на пять человек. Брат учительствовал в сельской школе, имел семью — жену Ольгу и двухмесячную дочь Светлану, с ними жила и моя младшая сестра. Чтобы как-то исправить положение с жильем, было решено купить или построить домик, но этой благородной цели не суждено было сбыться — помешала война.

Возвратившись из отпуска, мы приступили к повседневной учебно-боевой работе. На летний период выехали в лагерь, который был прекрасно оборудован, с ровным и зеленым полем, весьма удобным для производства полетов. В лагерных условиях работа была более напряженная, полеты проводились ежедневно по специальной программе ввода в строй молодых летчиков.

Внезапно полеты прекратились. Начался отбор и комплектование летной группы для убытия в командировку. В таких случаях молодежь не идет в счет, мы должны были продолжать совершенствовать летные навыки, отбор велся только из «стариков».

Полученный в районе озера Хасан урок ничему не научил японских империалистов. В мае 1939 года японцы вторглись на территорию дружественной нам Монголии, решив захватить земли на правом берегу реки Халхин-Гол. Японская авиация, имея численное преимущество и не встречая сопротивления в воздухе, стала охотиться за автотранспортом в глубоком тылу.

Советское правительство, выполняя договор о взаимной помощи, приняло меры по защите монгольских границ. Началась

переброска дополнительных контингентов стрелковых, танковых и артиллерийских войск. Большое внимание было уделено усилению авиационных частей. Нам, молодым летчикам, пришлось с завистью смотреть, как наши старшие товарищи, более опытные летчики, собираются в путь, чтобы сразиться в воздухе с самураями.

Но на этом наши огорчения не закончились. 1 сентября 1939 года гитлеровская Германия напала на Польшу, началась Вторая мировая война. Германская агрессия против Польши и продвижение гитлеровских войск в глубь страны привело к тому, что к середине сентября польское правительство покинуло страну и государство как таковое фактически распалось.

17 сентября 1939 года Красная Армия вошла в западные области Украины и Белоруссии с целью приостановления распространения гитлеровской агрессии на восток и освобождения жителей западных земель Белоруссии и Украины от ига польских помещиков и немецких захватчиков. В этот период и наш 12-й полк во главе с командиром взял курс к западным границам Украины и Белоруссии.

Мы, молодые летчики, вновь остались на земле. С каким огорчением и завистью мы наблюдали за воздухом, за удаляющимися самолетами и этим терзали себя. Однако это длилось недолго, через несколько дней большая группа младших лейтенантов, в основном окончивших Борисоглебское училище, получила новое назначение. Покинув летний лагерь, мы ехали в новую часть, в 55-й ИАП…

О дальнейшей предвоенной службе в 55-м истребительном авиаполку было рассказано в предыдущих главах. Теперь можно снова возвратиться на фронт.

Кодымское направление

22 и 23 июля 1941-го на правом фланге войск 9-й армии немецко-фашистские войска предприняли наступление из района Кодымы в направлении Слободка — Балта. Командование 9-й армии решило нанести контрудар по гитлеровским войскам в районе Кодымы с целью разгрома его передовых частей и задержки его дальнейшего продвижения.

В период с 22 по 31 июля летчики 55-го полка приняли активное участие в боевых действиях на Кодымском направлении, базируясь вначале на аэродромах Осиповка и Затишье, а затем, перебазировавшись на аэродромы Липецкое и Куяльник.

22 июля летчики полка парами и звеньями вели непрерывную разведку в районах Рыбницы, Каменки, Сорок, Кодымы, где было вскрыто крупное передвижение войск противника в направлении линии фронта. Шестерка «мигов», возглавляемая командиром эскадрильи Ивачевым, с летчиками Комлевым, Лукашевичем, Котельниковым, Хмельницким и Карповичем выполняла боевое задание по уничтожению колонны танков и автотранспорта с артиллерией противника, двигавшейся по шоссе Кодыма — Слободка. С боевого задания не возвратился командир звена младший лейтенант Николай Котельников, судьба летчика осталась неизвестной. По предположению очевидцев, его самолет был подбит огнем малокалиберной зенитной артиллерии.

Вслед за шестеркой на задание стартовала девятка «мигов», ведомая командиром полка майором Ивановым с летчиками Селиверстовым, Крюковым, Паскеевым, Тетериным, Фигичевым, Барышниковым, Комаровым и Грачевым. Летчики бомбами и пулеметным огнем атаковали колонну противника в районе Слободки. В результате успешного штурмового налета возникло множество очагов пожара, сопровождаемых мощными взрывами, было уничтожено и повреждено более двух десятков большегрузных автомашин с боеприпасами и живой силой. Майор Иванов в воздушном бою сбил самолет-корректировщик Хш-126.

К исходу дня пятерка «мессов», воспользовавшись облачностью, атаковала аэродром Семеновка, на котором велись ремонтные работы. В результате штурмового налета вражеских истребителей был уничтожен один самолет И-153, незначительно поврежден «миг» и получил легкие ранения в руку и в ногу моторист младший сержант Бочин.

На следующий день сборная группа «мигов», включающая четверку 55-го ИАП и пятерку 146-го ИАП, возглавляемая старшим лейтенантом Ивачевым, бомбами и пулеметным огнем

атаковала самолеты противника на аэродроме Сингурены (Бельцы), где находилось до 40 вражеских самолетов. По данным разведки авиадивизии, на аэродроме возникло несколько очагов пожара, уничтожено и повреждено свыше десятка самолетов. Во время атаки «миги» были обстреляны зенитно-пулеметным огнем — две машины получили пробоины, на самолете Леонида Дьяченко был пробит бензобак.

25 июля «миги» покинули аэродром Семеновка и перебазировались на аэродром Осиповка, с которого в течение дня непрерывными вылетами звеньев прикрывали группировку сухопутных войск в районе Ефтодия — Слободзея, парами вели воздушную разведку в районах Кодымы, ж/д станции Рудница, Ольгополя, а также в районах Ободовки, Вапнярки, Ямполя; производили вылеты на перехват вражеских самолетов и сопровождение «чаек» на штурмовку войск противника.

Для выполнения поставленных задач был задействован весь летный состав, который в этот день совершил по четыре-шесть боевых вылетов. Звено «мигов» (Крюков, Тетерин, Паскеев), прикрывая наземную группировку войск, атаковало трех «юнкерсов», которым, используя облачность, удалось скрыться. В это же время «миги» сами были атакованы звеном «мессов», которые также не добились успеха.

Майор Иванов в составе звена «мигов», выполняя воздушную разведку, в районе Кодымы встретил разведывательный самолет типа «ПЗЛ» и внезапно атаковал его, в результате атаки вражеский разведчик был сбит и упал южнее населенного пункта.

Младший лейтенант Григорий Шиян на самолете И-153 совместно с группой «чаек» 299-го ШАП штурмовал вражеские колонны войск противника в районе Слободки. При возвращении на свой аэродром вступил в неравный воздушный бой с группой Ме-109 в районе Затишье, был сбит и погиб.

Младший лейтенант Леонид Дьяченко, возвратившись с боевого задания, произвел посадку на аэродроме Осиповка и, не вылезая из кабины, приказал механику произвести дозаправку горючим. В это время, наблюдая за воздухом, он заметил, как в районе населенного пункта Фрунзовка летчики ведут воздушный бой с «мессершмиттами». Прекратив заправку самолета, произвел взлет и устремился в направлении воздушного боя, чтобы оказать помощь товарищам, ведущим бой. В этом бою получил тяжелое ранение, в таком состоянии произвел вынужденную посадку возле деревни Карабановка и при транспортировке в больницу скончался. Похоронен в селении Фрунзовка Одесской области.

Леонид Леонтьевич Дьяченко родился в 1916 году в городе Хорол Полтавской области. Украинец. В Красной Армии с 1936

года. Окончил Ворошиловградскую военную авиационную школу летчиков. В полк прибыл в первые дни его формирования и был назначен младшим летчиком. Продолжительное время исполнял должность адъютанта 2-й эскадрильи, летал на самолетах всех типов, состоящих на вооружении полка. Жизнерадостный, энергичный, не лишенный юмора, волевой летчик и воздушный боец. В боях принял участие с первого дня Великой Отечественной войны. Совершил около 70 боевых вылетов, в воздушных боях сбил четыре самолета противника. За успешное выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими оккупантами, проявленное при этом мужество и отвагу, младший лейтенант Дьяченко одним из первых был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.

Его лучший друг и боевой товарищ Валентин Фигичев, вместе с которым он заканчивал авиационное училище и прибыл в полк, очень тяжело переживал утрату.

Младший лейтенант Григорий Тимофеевич Шиян, 1919 года рождения, уроженец станции Авдеевка Сталинградской области, прибыл в полк в августе 1940 года на должность младшего летчика. В боях принял участие с первого дня войны. Летал на самолетах И-16 и МиГ-3. Совершил несколько десятков боевых вылетов в составе групп самолетов, штурмовал войска противника, прикрывал боевые действия сухопутных войск и бомбардировочной авиации. Похоронен на кладбище в селе Затишье Одесской области.

Младший лейтенант Котельников Николай Александрович родился в 1918 году в селе Мордово Бальцерского района республики немцев Поволжья. В Красной Армии с 1937 года, окончил Борисоглебское военное авиационное училище в 1938 году. Участник боев с первого дня Великой Отечественной войны. Активный воздушный боец, совершил около 50 боевых вылетов.

26 июля полк продолжал вести воздушную разведку войск противника в двух районах: Слободка — Кодыма — Ольгополь и Балта — Бритовка — Песчанка. Звено «ишачков» в составе Сергея Коннова, Фаруха Косумова и Ивана Деньгуба — наших сержантов, вышло на сопровождение семерки «чаек» 299-го ШАП для штурмового удара по колоннам войск противника в районе Дубоссар. При подходе к цели были встречены сильным зенитно-пулеметным огнем. «Чайки» обрушили свой бомбовый удар по автотранспорту и пулеметным огнем подавляли зенитные точки.

В районе Дубоссар группа «чаек» 55-го ИАП нанесла повторный удар по вражеским колоннам и зенитной артиллерии. Младший лейтенант Григорий Речкалов при обстреле с земли получил ранение в ногу и был отправлен в госпиталь. Самолеты

Косумова, Дроздова и Крейнина были изрешечены пулевыми и осколочными пробоинами, однако летчики благополучно произвели посадку на своем аэродроме.

Звено «мигов» Валентина Фигичева в составе летчиков Лукашевича и Комлева, прикрывая с воздуха Котовск, на высоте 1500 метров встретило группу «юнкерсов», которых всем звеном атаковало. Нарушив боевой порядок, бомбардировщики беспорядочно сбросили бомбы в районе Побережья, с разными курсами ушли в облака. Один «юнкерс» был атакован Фигичевым в районе Кодымы и с близкой дистанции был сбит. Второй бомбардировщик был атакован Лукашевичем в районе аэродрома Липецкое, был сбит и горящим упал в том же районе, немецкий экипаж погиб. В этот день Петром Грачевым был сбит еще один вражеский самолет — корректировщик ПЗЛ-24.

При выполнении боевого задания из района Слободки не возвратился на свой аэродром Владимир Чернов, причину потери и судьбу летчика установить не удалось.

К исходу дня 26 июля для дальнейшей боевой работы полк перебазировался на аэродром Куяльник в составе семи «мигов». Шесть «чаек» под командованием капитана Серафима Солнцева перелетели на аэродром Липецкое. Полк терял летчиков и самолеты, и это было почти все, что осталось из матчасти.

Старший лейтенант Чернов Владимир Андрианович родился в 1912 году в селе Алексеевка Базаро-Карабатского района Нижне-Волжского края. Русский. В Красной Армии с 1933 года. В 1939 году окончил Военное авиационное училище летчиков. В полк прибыл в 1940 году на должность младшего летчика, в дальнейшем был назначен адъютантом эскадрильи.

В конце июля 1941 года авиаполк вел боевую работу главным образом в районах севернее и северо-западнее городов Балта, Слободка, Кодыма, Вапнярка. Четверками и шестерками «мигов» осуществлялась разведка, звенья «чаек» наносили штурмовые удары по войскам противника. Летчики полка также сопровождали на штурмовки «чайки» 299-го ШАП, осуществляли прикрытие своих наземных войск.

27 июля в полдень аэродром Осиповка, где еще оставались наши самолеты, подвергся нападению четверки «мессершмиттов», которые спикировали и пулеметным огнем обстреляли стоянки самолетов. В этот момент из самодельной зенитной установки, которую смонтировали мастера-оружейники, по одному из «мессов» был открыт внезапный пулеметный огонь. Немецкий летчик, не выводя самолет из пикирования, врезался в землю рядом со стоянкой самолетов; другие вражеские истребители поспешили убраться с аэродрома. К сожалению, фамилия

оружейника, смонтировавшего пулеметную установку, осталась неизвестной. При обстреле «мессами» штабной палатки погиб писарь полка сержант Грунин Александр Иванович.

Восьмерка «чаек», возглавляемая капитаном Солнцевым, штурмовала колонны войск противника в районе Васлуй, вела воздушный бой с группой Ме-109, в котором Борис Смирнов сбил одного «мессершмитта». В третьем вылете группа «чаек» и «ишачков» штурмовала автоколонну противника в районе Лесничевка, где противник вел интенсивный зенитный огонь. Самолет сержанта Андрея Щербаченко был сильно поврежден, пилот получил ранение. После посадки Андрей был направлен в госпиталь и в полк не возвратился.

Воздушной разведкой было установлено скопление автотранспорта, боевой техники и живой силы противника в районе южнее Кодымы, там враг сосредоточивал силы для перехода в наступление. Обстановка требовала немедленных штурмовых ударов по скоплению врага, в кратчайшее время следовало задержать его выдвижение на как можно более продолжительное время.

Для выполнения этой боевой задачи были мобилизованы все исправные «ишачки» и «чайки» — всего 12 самолетов. Возглавить эту штурмовую группу было поручено комэску капитану Солнцеву. Тройка «мигов» под руководством Александра Покрышкина имела задачу прикрыть боевые действия штурмовиков. В связи с тем, что в 1-й эскадрилье почти все летчики уже пали в боях с врагом, пришлось срочно формировать сборное звено из других подразделений, поэтому в качестве ведомых в звено сопровождения вошли Николай Лукашевич и я, автор этих строк.

Это наспех собранное звено впервые шло на задание в таком составе. Ведомые не знали особенностей поведения в воздухе своего ведущего, хотя было известно, что с Александром летать непросто, да и сам он этого не скрывал.

Мы, ведомые, не были необстрелянными новичками, уже имели, как и все летчики, боевой опыт. Не один боевой вылет был у нас за плечами, мы начинали боевую работу вместе с нашим ведущим с первого дня войны, только в разных подразделениях, и каждый по-своему подходил к боевому вылету. Однако уже с самого начала нам показалось странным, что Александр ни словом не обмолвился о порядке прикрытия «чаек», о боевом порядке звена, дистанциях и интервалах ведомых, хорошо зная, что плотный боевой порядок неудобен для маневра, о порядке действий на случай встречи с вражескими истребителями и воздушного боя — словом, обо всех элементарных вещах.

Звено «мигов» следовало в плотном боевом порядке клина самолетов, Николай Лукашевич находился слева от ведущего, а я справа. Сомкнутый боевой порядок трехсамолетного звена сильно затрудняет наблюдение за воздухом: во избежание столкновения в поле зрения все время должен быть ведущий, а маневрирование в таких случаях сильно ограничено и затруднено. Казалось бы, чего проще — взять и увеличить интервалы и дистанции между самолетами, и все проблемы сразу были бы решены. Но ведомым не дано право предлагать, а ведущие, сами не испытав таких неудобств, спокойно смотрели на это. Сомкнутый боевой порядок все считали незыблемым. Так, и Александр, вылетая на задание и зная о неудобствах сомкнутого строя, не нашел нужным внести корректировку в боевой порядок. Все знали и осуждали организационную структуру звена из трех самолетов и сомкнутый боевой порядок, но ни «сверху», ни «снизу» не нашлось смельчаков изменить эту порочную практику. Только спустя некоторое время, когда во фронтовой авиации в целом произошли коренные преобразования в организационной структуре, были изменены и боевые порядки, но это произошло не ранее Кубанского воздушного сражения 1943 года.

Итак, наше звено «мигов», возглавляемое Александром Покрышкиным и следовавшее по маршруту на значительной от «чаек» высоте, было внезапно атаковано группой «мессов», которые зашли со стороны солнца строго в хвост нашей тройке. Конечно, «секрет» внезапной атаки вражеских истребителей заключался не только в том, что они использовали солнце как немаловажный фактор. Мы оказались недостаточно внимательны и осмотрительны, ведь нас встретили на маршруте полета к цели, когда меньше всего следовало ожидать нападения «мессершмиттов».

Осмотрительность — основная аксиома для летчика-истребителя, фактор, исключающий внезапность атаки противника. Первым увидеть врага — львиная доля победы в воздушном бою, так утверждают бывалые летчики. Летчик-истребитель должен «видеть воздух» и все, что в нем движется на зрительной дальности.

К сожалению, в этом полете и в этой обстановке мы что-то упустили, и противник застал нас врасплох. Три пары зорких глаз не усмотрели вражеской атаки, и мы едва не поплатились жизнью — спасло одно мгновение.

Атаку вражеских истребителей мы заметили в последний момент, когда мой маневр самолетом совпал с открытием по нему огня «мессершмиттом». В этот момент Покрышкин резко рванул свой самолет и бросил в левый разворот, я последовал за

ним — и огненная трасса «месса» прошла по правой плоскости моего «мига». Переключив взгляд с ведущего в сторону самолетов противника, я продолжал разворот и тем самым не исключил возможности столкновения с самолетом Александра, оторвался от него и потерял из виду. Сделав разворот и выйдя из-под удара «мессов», осмотрелся вокруг, пытаясь обнаружить хотя бы один из «мигов», но безуспешно — ни Александра, ни Николая не было. Сделав еще вираж и не увидев ни своих, ни вражеских самолетов, попытался найти группу «чаек», но их тоже не обнаружил. Здесь мне пришлось решать, как поступить дальше. Пока мы выходили из-под атаки истребителей противника, группа «чаек» ушла далеко вперед к цели.

Никаких «мессершмиттов» у себя в хвосте, как утверждал впоследствии Александр, и вообще в воздухе после первой атаки я не обнаружил, да их и быть не могло. Они после атаки нашего звена проскочили на большой скорости, ушли вверх и скрылись. Однако они могли в любой момент возвратиться, зайти со стороны солнца и, заняв наиболее удобную позицию, вновь атаковать наши самолеты. Это не новшество, не вновь выдуманный тактический прием: так в воздушном бою поступают все истребители, как наши, так и противник, поэтому нужно быть особенно осторожным и осмотрительным в таких случаях.

Я не стал дожидаться, пока «мессершмитты» возвратятся и вновь атакуют мой одиночный самолет. Снизился до высоты полета «чаек» и попытался еще раз осмотреть воздушное пространство, но их не было. Я прошел по маршруту в направлении цели. В таких случаях бесцельно болтаться в воздухе было нецелесообразно, и мне ничего не оставалось делать, как взять обратный курс и топать на свой аэродром, хорошо понимая неписаный закон воздушного боя: «Одиночка — жертва для врага!»

Каково же было мое удивление, когда вскоре возвратился на аэродром Александр, один, без Николая Лукашевича и без сопровождаемых «чаек»!

Вместо обычного объективного разбора боевого вылета и вскрытия ошибок в воздушном бою, Александр призвал в свидетели командира полка майора Иванова и учинил мне разнос, пытаясь представить в моем лице виновника потери им же ведомых двух летчиков и группы «чаек» и найти в этом свое оправдание. Он утверждал, что при атаке «мессов» развернулся влево, а я развернулся вправо, и он защитил хвост моего самолета от атак. Какое несоответствие действительности! Это говорит о том, что он меня потерял и не видел. Если бы я развернулся вправо в момент атаки «мессов», то в этом случае трасса,

выпущенная немецким летчиком, прошла бы не по правой плоскости моего самолета, а по самой кабине, и, кто знает, чем бы это закончилось? Остается загадкой, как может находящийся впереди ведущий защищать самолет своего ведомого, находящийся у него сзади, и даже срубить «месса», как он утверждал? Кого он мог сбивать, если в воздухе уже не было «мессов»? Как известно, на самолетах-истребителях турельных пулеметов нет, и летчик может вести огонь только вперед.

Однако встречаются и такие боевые летчики, которые вопреки логике и фактам пытаются доказать, что впереди идущий истребитель может защищать своего ведомого; только в этом случае на схемах рисуют все наоборот… Спору нет — ведущий может и должен защищать своего ведомого, только в этом случае, он, произведя соответствующий маневр, должен оказаться в выгодном положении по отношению к атакующему противнику, чтобы вести по нему эффективный огонь. Но это уже другая сторона воздушного боя.

Не видел Александр и второго своего ведомого — Николая Лукашевича, который при атаке «мессов» был подбит и на поврежденном истребителе произвел вынужденную посадку вблизи линии фронта. Самолет пришлось сжечь, а летчик на следующие сутки возвратился на свой аэродром, что позволило ему избежать разноса.

В разговоре, когда Александр меня «прорабатывал», я чувствовал неловкость не за себя, в своей правоте и своих действиях я был уверен. Других действий с моей стороны и не могло быть, подтверждением чему служила реакция командира полка, который не поддержал суждений Александра. Чувство неловкости у меня появилось из-за своего ведущего, что он поступил необъективно, не как боевой товарищ. Вот так и получилось, что ведущему нашего звена Александру Покрышкину некогда было думать о своих ведомых и тем более «брать их за руки» — и он их растерял, возвратившись домой в одиночку.

Александр Покрышкин был старше нас, молодых летчиков и молодых командиров звеньев, по стажу службы в армии и по воинскому званию — мы были младшие, а он старший лейтенант. Александр продолжительное время работал авиамехаником, но летать стал в 1939 году. Что касается участия в боях против немецко-фашистских захватчиков, то все летчики полка в один день начинали войну и вместе приобретали боевой опыт. Воевал он как все, ничем особым не выделяясь среди других летчиков полка. В воздушных боях соблюдал осторожность, избегал риска, бесшабашно не ввязывался в схватку с врагом.

Отличался Александр от некоторых летчиков превосходной

техникой пилотирования, ориентировкой в воздухе, хорошо видел воздушное пространство и тем самым своевременно обнаруживал вражеские самолеты в воздухе. Все это позволяло ему избежать опасных ситуаций в сложной воздушной обстановке. Однако же он не смог уберечься от ошибок, допускаемых в воздушном бою, но не признавал этого в силу своего самолюбивого характера.

Он утверждал, что с ним трудно летать, это подразумевало, что при полетах с ним в качестве ведомого трудно держаться в строю. Ведомый летчик должен был рассчитывать только на свои силы. Девиз был таков: «Сумеешь — держись, не сумеешь — сам отвечай за себя». В тех случаях, когда при выполнении боевого задания ведущий летчик терял напарника, можно было услышать объяснения типа «отстал», «оторвался», «не удержался», которыми он снимал с себя ответственность за потерю ведомого.

К этому времени летчиков 1-й эскадрильи, в которой находился Александр, из числа тех, кто начал сражаться с первого дня войны, уже не стало — почти все они погибли в воздушных боях или не вернулись с боевого задания. Поэтому на задание с Александром стали летать летчики других эскадрилий, в том числе и 2-й, как это случилось в этот неудачный вылет, когда был потерян один боевой самолет. Звенья были неслетанными, ведущий не знал своих ведомых, а ведомые не понимали ведущего, что зачастую приводило к необоснованным потерям.

Конечно, это было в июле 41-го, когда все мы только набирались опыта, допуская при этом немало промахов и ошибок. Именно по этой причине полк за месяц войны потерял почти половину летного состава. Однако после того, как трудное время начального периода войны миновало, а это произошло только через полтора с лишним года, немногие оставшиеся в строю летчики приобрели поистине бесценный боевой опыт, научившись драться с противником и побеждать меньшей ценой. Это целиком и полностью относится и к Покрышкину.

В новых условиях Александр Покрышкин в совершенстве овладел новой скоростной машиной, авиационным вооружением, радиосвязью, тактикой воздушного боя с применением новых порядков, в период широкого применения управления воздушным боем с земли и в воздухе проявил себя как новатор и великолепный воздушный боец и командир, завоевал славу и почет среди летчиков.

28 июля 1941 года трагически погиб лейтенант Борис Смирнов, когда на взлете на боевое задание с бомбовой нагрузкой с аэродрома Липецкое у его «чайки» отказал двигатель.

Борис Владимирович Смирнов родился в 1915 году в деревне

Козлово Калининской области. В Красной Армии с 1936 года. В полку с первого дня его формирования, участник боев против оккупантов с 22 июня. Летал на самолетах И-153 «чайка». Активный боец, совершил несколько десятков боевых вылетов, особенно проявил себя в штурмовках войск противника. Был похоронен на кладбище села Липецкое Котовского района Одесской области.

Боевая работа ни на минуту не прекращалась. Пришел очередной боевой день, 29 июля, и летчики Павел Крюков, Валентин Фигичев, Кузьма Селиверстов, Викентий Карпович, Матвей Хмельницкий, Константин Ивачев, Александр Покрышкин, Борис Комаров и Петр Грачев снова поднимали в воздух свои «миги», чтобы парами и звеньями вести воздушную разведку вражеских войск в районе Балта — Песчаная — Ольгополь, а также в районах переправ через Днестр.

По разведданным Павла Крюкова и Петра Грачева, шестерка «чаек», возглавляемая комиссаром эскадрильи Алексеем Пушкаревым, с летчиками Скоморохой, Бурлаковым, Шульгой, Гичевским и Калитенко под прикрытием звена «мигов» (Барышников, Гросул и Зибин) атаковала автоколонну войск противника по дороге Чигильник — Ольгополь. С высоты 300–400 м бомбами, реактивными снарядами и пулеметным огнем И-153 нанесли удар по автотранспорту с боеприпасами и живой силой, в результате которого возникло несколько очагов пожара, взрыв автомашины с боеприпасами, было уничтожено и повреждено свыше десятка автомашин. Зенитно-пулеметным огнем врага повреждено два самолета. Командир звена младший лейтенант Федор Васильевич Бурлаков, производя посадку на аэродроме Липецкое на поврежденной машине, потерпел аварию. Летчик получил ранение и был направлен в госпиталь на лечение, после чего в полк не возвратился.

Через три часа в воздух вновь поднялась девятка «чаек», возглавляемая командиром эскадрильи капитаном Серафимом Солнцевым. Истребители пилотировали Николай Калитенко, Иван Скомороха, Павел Гичевский, Василий Шульга, Алексей Сдобников, Андрей Дроздов, Леонид Крейнин и Иван Зибин. Группу усилило звено «ишачков» с летчиками Сергеем Конновым, Фарухом Косумовым и Иваном Деньгубом. Эта дюжина самолетов нанесла повторный штурмовой удар, в результате которого во вражеской колонне возникли мощные пожары и взрывы, было уничтожено и повреждено до двух десятков транспортных средств.

Одновременно звено «мигов» в составе Константина Ивачева, Викентия Карповича и Николая Лукашевича атаковало

артиллерийскую батарею на огневой позиции в районе Барсуков, в результате чего была рассеяна прислуга и нанесены повреждения орудиям. Пара Селиверстов — Комлев на МиГ-3 атаковала перелесок южнее Балты, где было обнаружено скопление гитлеровских войск. К исходу дня восьмерка «чаек», возглавляемая Серафимом Солнцевым, в третий раз штурмовала колонну танков по дороге Борейма — Лесничевка.

В этот день три «юнкерса» подвергли бомбовому удару аэродром Куяльник, на котором было повреждено два самолета И-16 и один «миг», получил легкое ранение воентехник Иван Васильевич Юматов.

30 июля на аэродроме Куяльник при взлете на боевое задание на И-16 в сложных метеоусловиях трагически погиб сержант Косумов Фарух Гусейнович, 1920 года рождения, уроженец Нахичевани. Личный состав полка отдал последние почести молодому пилоту, проводив его в последний путь и похоронив на кладбище Куяльник.

Шестерка «чаек» (летчики Солнцев, Дроздов, Крейнин, Калитенко, Скомороха, Гичевский), одинокий «ишачок» сержанта Ивана Деньгуба и звено «мигов» с летчиками Валентином Фигичевым, Викентием Карповичем и Матвеем Хмельницким подвергли бомбовому удару и пулеметному огню автоколонну вражеских войск в районе Погребы. Повторную атаку по скоплению вражеской живой силы и боевой техники произвели 11 И-153, звено МиГ-3 и один И-16. Было отмечено обилие очагов пожара, взрывы боеприпасов, прямые попадания реактивных снарядов и бомб по автотранспорту с живой силой противника у южной окраины леса в районе Лесничевки.

С раннего утра 31 июля в районе аэродрома Куяльник стояла ненастная погода: десятибалльная облачность, туман с моросящим дождем, видимость не превышала 50 метров. Полетов не было, и летчики отдыхали. На окраине аэродрома оказалось заброшенное деревянное сооружение — не то сарайчик/ не то охотничий курень. Приведя его в порядок — очистив от мусора, приладив дощатые скамейки и стол, соорудив двухэтажные нары, — в ночное время в нем отдыхали авиамеханики. Сейчас же здесь нашли себе приют летчики — кто читал и писал письма своим семьям и подругам, кто делился впечатлениями о прошедших боевых днях и вспоминал погибших друзей, а кто просто травил басни и анекдоты — в общем, обстановка в этом курене была шумной.

Вдруг это спокойное благодушие было нарушено шумом пролетевших самолетов и последовавшими за ним глухими разрывами мелких бомб, похожими на треск множества хлопушек.

Все летчики как один мгновенно бросились на выход и стали свидетелями уже совершившегося налета.

Был полдень. Два вражеских «хейнкеля», летчики которых владели полетами в сложных метеоусловиях, выскочили из облаков на малой высоте и по центру летного поля разбросали мелкие бомбы, которые у нас получили название «лягушек». К нашему счастью, оказалось, что подавляющее большинство этих «лягушек» не взорвалось, а те, которые взорвались, не причинили вреда, так как наши самолеты были рассредоточены по окраине летного поля, а доворачивать на цель бомбардировщикам не позволяли высота полета и метеообстановка.

Летчики и авиамеханики нашли себе развлечение: они получили от командования полка задание расстрелять из винтовок невзорвавшиеся бомбы и тем самым расчистить летное поле. Поднялась ужасная пальба — охота на «лягушек».

В тот же день младший лейтенант Николай Калитенко при выполнении боевого задания по штурмовке вражеских войск на самолете «чайка» получил ранение в воздушном бою с группой «мессеров». Летчик был эвакуирован на лечение, после чего в часть не возвратился, сведений о нем не было. Пройдет много времени — и только в декабре 1975 года Леонтий Павленко, бывший начальник строевого отделения полка, получит от него письмо.

Николай Калитенко поведал о том, как сложилась его судьба после ранения. Валентин Фигичев на УТИ-4 перевез раненого летчика в тыл, в Кировоград. Однако на аэродроме Кировограда было пусто — все строения и склады горели, летное поле было приведено в практически непригодное для посадки состояние, город был мертв и, по всей видимости, оставлен войсками. Заправить УТИ-4 удалось с трудом. Фигичев собрался возвращаться обратно, но в это время приземлился самолет Ли-2, летящий в Москву. Валентин с трудом уговорил экипаж забрать Калитенко в самолет. Низкая облачность и плохая видимость заставили экипаж Ли-2 изменить маршрут и приземлиться в Харькове, где Николай и был определен в госпиталь.

После излечения младший лейтенант Калитенко был списан с летной работы, однако прошел всю войну в других частях и соединениях — был адъютантом эскадрильи, заместителем начальника штаба полка, помощником начальника штаба по оперативно-разведывательной части дивизии. В запасе с ноября 1945 года в звании капитана.

1 августа 41-го полк произвел один боевой вылет шестеркой «чаек» и парой И-16 (летчики Зибин, Коннов, Скомороха, Шульга, Гичевский, Дроздов, Крейнин, Деньгуб) под прикрытием двух

«мигов» летчиков Бориса Комарова и Петра Грачева. Эта группа разнотипных самолетов нанесла штурмовой удар по автоколонне и скоплению гитлеровских войск в районе Глиное — Павловка и атаковала войска, двигавшиеся по дороге из Дубоссар на Глиное. В районе селения Армашевка были атакованы группой «мессов» и вступили с ними в воздушный бой. В бою был сбит самолет Ивана Скоморохи, который горящим упал в том же районе Армашевки, летчик погиб.

Лейтенант Иван Васильевич Скомороха родился в 1919 году в селе Красное Генического района Запорожской области, украинец. В Красной Армии с 1939 года. Военную авиационную школу летчиков окончил в 1940 году, в полк прибыл в августе того же года, летал на самолетах И-153 в должности младшего летчика. В боях против фашистов принял участие с первого дня Великой Отечественной войны, совершил свыше 40 боевых вылетов на штурмовку вражеских войск, прикрытие аэродромов и наземных войск. Похоронен в районе станции Армашевка Одесской железной дороги.

В этот же день полк покинул аэродромы Куяльник и Липецкое и перебазировался на аэродром Ивановка.

К этому времени положение войск соседнего Юго-Западного фронта сильно осложнилось, и это сказалось на дальнейшем положении войск нашего Южного фронта. На Юго-Западном направлении в конце июля немецкое командование решило заменить дивизии 1-й танковой группы, действовавшей против нашей 26-й армии юго-западнее Киева, пехотными дивизиями, а подвижные соединения двинуть на юг, во фланг и тыл войскам Южного фронта.

К этому времени многие соединения Южного фронта понесли большие потери. Войска были утомлены длительными боями и тяжелым отступлением и отражали удары противника в условиях полуокружения, зачастую в условиях потери управления.

Командование немецкой группы армий «Юг» 30 июля двинуло свои подвижные войска из района юго-западнее Киева через Шполу на юг вдоль реки Синюха, и ко 2 августа моторизованные корпуса 1-й танковой группы прорвались к Первомайску, в тыл 6-й и 12-й армий Юго-Западного фронта. К этому времени туда же вышли войска 17-й немецкой армии, наступающие на Первомайск с северо-запада вдоль Южного Буга. Часть сил 6-й и 12-й армий, не успевшая отойти из района Умани, оказалась окруженной. Остальные соединения этих армий с боями отступили в район южнее Первомайска. Окруженные войска вели борьбу до 7 августа, а остальные части — до 13 августа, пока не иссякли возможности сопротивления. В ходе этих

боев часть войск прорвалась из окружения, но многих бойцов и командиров постигла тяжелая участь фашистского плена.

Положение в полосе Южного фронта еще более осложнилось, когда 4-я румынская армия прорвала фронт обороны 9-й армии севернее Тирасполя, а наступающая 3-я румынская армия с рубежа Могилев-Подольского к этому времени достигла рубежа Слободка — Балта — Первомайск и продвигалась к Котовску. Чтобы ликвидировать угрозу окружения остальных войск Южного фронта, Ставка разрешила отвести их на тыловые оборонительные рубежи.

Левофланговые дивизии 9-й армии, отсеченные от главных сил фронта, были объединены в Приморскую группу войск, которая позднее была преобразована в Отдельную Приморскую армию под командованием генерал-лейтенанта Г. П. Сафронова.

В последующем группировка противника, прорвавшая фронт обороны 9-й армии севернее Тирасполя, форсировала Днестр, нанесла несколько ударов в стык 9-й и Отдельной Приморской армий и стала продвигаться в направлении Николаева, обходя Одесский оборонительный рубеж Войска 9-й армии вынуждены были отходить на восток, к переправам через Южный Буг в районе Николаева, а Отдельная Приморская армия — на юг, к Одессе.

Отход 9-й армии проходил в особо трудных условиях. С фронта она отражала удары трех армейских корпусов 11-й немецкой армии, а с севера вела борьбу с немецкими моторизованными корпусами, наступающими вдоль Южного Буга на Николаев. К 13 августа основные силы 9-й армии оказались окруженными в районе Николаева. Начались тяжелые бои в условиях окружения. К 16 августа наши войска вырвались из окружения и отошли на реку Ингулец. К 19 августа войска Южного фронта отступили за Днепр на заранее подготовленные позиции и заняли оборону от Херсона по восточному берегу Днепра, удержав за собой два плацдарма у Берислава и Херсона.

Отдельная Приморская армия, оказавшись полностью отрезанной от войск Южного фронта, к 10 августа отошла к Одесскому оборонительному рубежу и закрепилась на подступах к городу, приковав к себе значительные силы 4-й румынской армии.

Для оказания помощи наземным частям ВВС Южного фронта были усилены двумя истребительными и одним бомбардировочным авиационными полками. На Южном фронте стали действовать 299-й ШАП, 69-й ИАП и 5-й СБАП.

При сложившихся условиях наземной обстановки на Южном фронте, когда гитлеровские войска могли внезапно проникнуть

на аэродром базирования полка, дальнейшая боевая работа была немыслима, и полк был вынужден по приказу вышестоящего командования начать передислокацию в направлении Николаева. Таким образом, с 1 августа 41-го года боевая деятельность авиаполка в небе Молдавии прекратилась.

В прошедших боях летчики 55-го полка показали высокое боевое мастерство, мужество и отвагу. Наиболее отличившиеся были представлены 15 июля 1941 года к правительственным наградам: майор Виктор Иванов, капитан Федор Атрашкевич, старший политрук Федор Барышников, старшие лейтенанты Константин Ивачев, Федор Шелякин, лейтенанты Кузьма Селиверстов, Александр Мочалов, Виктор Викторов, младшие лейтенанты Валентин Фигичев, Петр Грачев, Иван Макаров, Леонид Дьяченко, Петр Довбня, Якуб Меметов, Степан Комлев, Евгений Семенов.

Однако награждение произошло значительно позже, и многих летчиков, указанных выше, в списках удостоенных орденов не оказались, а жаль! Они были достойны этих наград… Пусть не думают дети и внуки тех, кто не был награжден, что их отцы и деды плохо воевали и не заслужили орденских знаков. Я свидетель тому и могу утверждать, что они с достоинством отдали свои жизни за свою Родину, дрались с врагом мужественно и насмерть.

Не были награждены за успешное выполнение боевых заданий, за проявленные в воздушных боях отвагу и мужество, за штурмовки врага, за сбитые самолеты такие летчики и командиры, как старшие лейтенанты Шелякин, Хархалуп, Ротанов, Чернов, лейтенанты Викторов, Назаров, младшие лейтенанты Хмельницкий, Котельников, Столяров, Кондратюк, Дмитриев, Комлев, Смирнов, Скомороха, Яковлев, Довбня, Рябов, Овсянкин, Калитенко, Шиян, Комаров и многие другие.

Но почему же все-таки так получилось, что погибшие в первые дни войны летчики остались обойденными наградами? Трудно об этом судить, но мне кажется, что в первую очередь сказалась трудная фронтовая обстановка, в которой приходилось воевать. О наградах некому и некогда было думать, все считали, что мы воюем не за ордена. Немаловажное значение имело и то, что гибли не только рядовые летчики, но и командиры, и просто некому было проявить инициативу в продвижении представлений к наградам на своих подчиненных. Наградные листы уходили в штаб дивизии, и там их движение останавливалось.

Нам приходилось оставлять свою землю и отходить на восток — и здесь было уже не до награждений. Очевидно, поэтому первое награждение личного состава полка последовало через

полгода войны.

Радиосвязь как средство управления воздушным боем

— Внимание, «Соколы»! Я — «Пеликан». Со стороны запада подходит большая группа «бомберов», прикрытая истребителями…

— «Шестнадцатый»! Я — «Борода». Атакую «бомберов», свяжи боем «мессов»!

— Я — «Шестнадцатый», вас понял.

— «Борода»! «Борода»! Я — «Двадцать седьмой». «Мессы» заходят в хвост!

— Я — «Борода», вас понял. Сейчас дадим им чертей…

— «Тридцать шестой»! Я — «Пятерка». Прикрой. Атакуем!

— «Пятерка»! Я — «Тридцать шестой». Бей, прикрываю!

— «Тигр»! «Тигр»! Я — «Сотка». Вызовите группу Федорова!

— «Сотка»! Я — «Тигр». Федоров в воздухе, на подходе.

— «Двадцать пятый»! Я — «Сороковой». Атакуем верхних…

— «Борода»! Я — «Пятерка». Нужна ли помощь?

— «Пятерка»! Я — «Борода». Нет. Не допускай снижения «мессов»!

* * *

Я привел пример переговоров по радио между летчиками в воздухе и с землей, подобные которым происходили каждый день, и хотел бы рассказать, какое большое значение имело для воздушного боя управление по радио.

В начальный период войны отсутствие достаточного количества радиостанций и их низкое качество, плохая организация обнаружения и оповещения о появлении вражеских самолетов приводили к тому, что истребители обычно опаздывали с вылетом на перехват, и встречи с вражескими самолетами либо не происходило, либо летчики были вынуждены вступать в бой в заведомо невыгодных для себя условиях.

Какими же средствами связи мы располагали и как осуществлялось управление истребителями? Сразу следует оговориться, что на И-16 и И-153 радиостанций не было установлено, поэтому о радиосвязи не может быть и речи. На новых истребителях МиГ-3, которые начали серийно выпускаться в предвоенные годы, ставились радиостанции типа РСИ-1 и РСИ-3. Предусматривалось в каждой эскадрилье иметь по три

самолета, оборудованных приемопередающими радиостанциями, на остальных самолетах устанавливались только приемники. В боевых условиях уже это положение было глубоко ошибочным — при выходе из строя по тем или иным причинам самолета с радиопередатчиком заменить его уже было нечем.

Качество радиостанций РСИ-3 было настолько низким, что их практическое использование было невозможно: сильные помехи, электрические разряды, шум и треск, плохая слышимость, ограниченный радиус действий — все это отрицательно сказывалось на практическом применении радиосвязи в воздухе. Поэтому летчики категорически отказывались от использования радиосвязи, заменяли шлемы и отрезали соединительные шнуры, а это, в свою очередь, сказывалось на успехах, а точнее — на неуспехах боевой работы и приводило к ненужным потерям.

Начальник связи авиаполка Григорий Масленников рвал и метал, когда узнавал, что летчики не пользуются радиосвязью в полете. Он обвинял летчиков в нерадивом отношении к радиосвязи, требовал наказывать летный состав за это, не жалея сил делал всё от него зависящее, чтобы наладить связь. В конце концов он понял, что труд его бесполезен, что такой радиосвязью пользоваться невозможно, и смирился с таким положением вещей.

Вот характерный пример. В одном из вылетов на воздушную разведку первого дня войны один из опытных летчиков получил задание в составе звена проникнуть в тыл противника, а данные по разведке немедленно передавать по радио на командный пункт. Для выполнения этой задачи ему был подготовлен МиГ-3 с радиопередающей станцией, у его ведомых радиостанции работали на прием.

Звено взлетело и взяло заданный курс в сторону противника, и вскоре связь с ним прекратилась. Отсутствие передатчиков у ведомых летчиков не позволило дублировать радиопередачу. За линией фронта звено разведчиков встретило группу истребителей противника и вступило с ними в воздушный бой. При выходе из боя отсутствие радиосвязи со своей базой не позволило восстановить ориентировку, и летчики звена вынуждены было произвести посадку на другом аэродроме.

Как же осуществлялось управление самолетами? Управление в воздухе, внутри группы самолетов, осуществлялось командиром путем эволюции самолета и с помощью жестов руками. От ведомых летчиков требовалась исключительная сообразительность, инициатива и мгновенная реакция на все действия, которые предпринимал командир в сложной воздушной обстановке. Безусловно, это сковывало маневр, заставляя

прижиматься к ведущему.

Управление самолетами с земли, с командного пункта полка, осуществлялось при помощи наземных знаков, выкладываемых из полотнищ, сигнальных ракет, дымовых шашек или костров, а также любых других средств, которые мог придумать находчивый руководитель, находящийся на командном пункте.

Кроме того, были недостатки и в других моментах. С первого дня войны проводная связь между аэродромами, на которых базировался полк, была неустойчивой, радиосвязи как таковой не было, поэтому летчики, вылетавшие на боевое задание, были лишены возможности взаимодействовать, поддерживая друг друга. Одним из средств связи для доставки донесений и распоряжений была связная авиация, но самолет всегда ограничен посадочной площадкой, метеоусловиями, временем суток и возможностью встречи с вражескими истребителями, поэтому применялся только как дополнительное средство связи.

Некоторый перелом в отношении к радиосвязи и управлению истребителями в воздухе наступил весной 1942 года с введением новой организационной структуры фронтовой авиации, стал резко меняться подход к управлению авиацией на земле и в воздухе, стал решаться вопрос взаимодействия авиации с наземными войсками.

В марте 1942 года вводилось новое положение по усиленному использованию радиосвязи для управления авиацией на земле и в воздухе. В мае 1942 года на основе анализа серьезных недостатков были разработаны мероприятия по их устранению в организации и осуществлении управления истребительной авиацией в ходе ведения воздушных боев.

В указаниях отмечалось, что управление истребителями заключается главным образом в том, чтобы своевременно вводить в бой дополнительные силы и этим оказывать влияние на ход и исход боя. Было также указано на необходимость организации наблюдения с передовых пунктов с земли за воздушной обстановкой над полем боя. Первый такой опыт был получен в Сталинградской операции, когда из 16-й воздушной армии, действующей на Сталинградском фронте, в общевойсковые войска были направлены оперативные группы и авиационные представители, которые, имея свои радиостанции, быстро наращивали силы для действия по вновь выявленным целям, а с приходом групп самолетов на поле боя наводили их на заданные объекты. Наведение наших самолетов, особенно штурмовиков, на точечные цели осуществлялось авиационными офицерами с пунктов управления командиров стрелковых дивизий и полков с помощью ракет, дымов, трассирующих снарядов.

Особенно широкое распространение управление истребительной авиацией с наземных командных и наблюдательных пунктов, расположенных вблизи линии фронта, получило в Кубанском воздушном сражении весной 1943 года. Для управления истребителями над полем боя у линии фронта было развернуто пять радиостанций, из которых три располагались в полосе 56-й армии, в том числе одна главная радиостанция управления, на которой в период воздушных сражений находились командующий ВВС маршал Новиков, командующий 4-й ВА генерал Вершинин и командир 216-й ИАД генерал Борман.

«Радио, — говорил маршал авиации Новиков, — основное средство управления авиацией в современной войне. Командир, который до сих пор строит управление авиацией только на телефоне — устаревший вояка. Он губит порученное ему дело и этим помогает врагу. Такому командиру нельзя доверять в подчинение авиачасти. Я уже не говорю о связи между самолетами в воздухе — современная война требует, чтобы каждый летчик в совершенстве владел радио и умело его применял».

С поступлением на вооружение авиаполка новых истребителей, оборудованных приемо-передающими радиостанциями, Григорий Масленников со своими помощниками целиком и полностью включился в организацию обучения летного состава радиоделу.

Полк располагал хорошо подготовленными специалистами по техническим средствам радиосвязи еще довоенной выучки: инженер полка по радио и спецоборудованию Лытаев Анатолий Петрович, старший техник по радио Коган Давид Григорьевич, радиотехник Кукушкин Николай Иванович, механики по радио Половинкин Петр Семенович и Притков Алексей Афанасьевич, Вертушкин Анатолий Александрович и Пшеничный Иван Иванович.

Все они прошли войну с первого и до последнего дня, за хорошую работу по подготовке и содержанию в исправности радиоаппаратуры были не раз награждены правительственными наградами. Радиоспециалисты начали изучать сами и параллельно начали подготовку летного состава по самолетным и наземным радиостанциям. Летный состав изучал не только материальную часть радиостанций, но и правила радиообмена, устранение простейших неисправностей.

Началась массовая сдача летным составом экзаменов на классность по радиосвязи, и здесь Григорий Масленников в полной мере начал ощущать результаты своего упорного труда.

Выявились и различные нарушения и недоработки при изучении этой области.

Так, для командира эскадрильи Вадима Фадеева несоблюдение радиодисциплины и нарушение радиообмена чуть не стоили жизни. В первые дни после прибытия полка на фронт, на Кубанскую землю, Фадеев, возглавляя группу истребителей, возвращался с боевого задания. В районе своего аэродрома он, распустив группу, стал прикрывать их посадку. Находясь ввиду успешного выполнения боевого вылета в приподнятом настроении, Вадим решил спеть песню для КП аэродрома, при этом перестал наблюдать за воздухом. Увлекшись пением, летчик не заметил, как над аэродромом появилось два «месса», которые незамедлительно его атаковали. Попытка КП предупредить Фадеева по радио успеха не имела, так как его радиостанция, включенная на передачу, не могла работать на прием. В итоге Вадим едва сумел произвести посадку на подбитом истребителе.

Строжайшее соблюдение радиодисциплины — основа успеха радиообмена. Дисциплинированный командир-летчик в воздухе всегда соблюдает правила радиообмена от взлета до посадки. При подходе к линии фронта происходит обмен сведениями с наземным наблюдательным пунктом о воздушной обстановке, при смене патрулей в районе барражирования патрули информируют друг друга, то же самое происходит и при возвращении на свой аэродром. При радиообмене команды подаются четко, кратко, ясно. Бывали случаи, когда в тактических интересах до прибытия на линию фронта устанавливалось радиомолчание: ни ведущие, ни ведомые летчики не имели права вести радиообмен в целях исключения возможности прослушивания эфира противником и раскрытия замыслов действий авиационной группы.

Успехи в выполнении боевого задания при использовании радиосвязи достигаются в тех случаях, когда соблюдается дисциплина в радиообмене, когда эфир чист от хаотичных передач. В иные моменты воздушного боя, когда в воздухе над линией фронта висело по нескольку десятков самолетов с обеих сторон и летчики не соблюдали радиодисциплину, радио не столько помогало в бою, сколько приносило вред и приводило к гибели экипажей. Именно так в одном из воздушных боев погиб летчик Николай Науменко, который из-за шума и перегрузки эфира радиопередачами не услышал предупреждения ведомого летчика об атаке самолета Науменко истребителем противника.

Во время воздушного боя были часты случаи повреждений радиоаппаратуры — обрывались антенны, повреждалась проводка и приемо-передающие агрегаты. Так, на самолете Николая

Искрина, возвратившегося с задания после воздушного боя, была повреждена рация и радиопроводка. Требовалась исключительно внимательная, тончайшая и сложная работа по устранению повреждений, которая была поручена техникам по радио Анатолию Лытаеву, Давиду Когану и Василию Кутузову. Им потребовалось двое суток непрерывной работы чтобы устранить повреждения, привести в полную исправность всю радиоаппаратуру.

На личном счету тружеников радиосредств связи много хороших дел: Анатолий Лытаев, Давид Коган, Николай Кукушкин, Петр Половинкин, Анатолий Вертушкин, Петр Поботкин, Иван Пшеничный, Илья Гурвиц, Алексей Притнов, Алексей Лазаренко, Василий Кутузов, Николай Калинин за свою фронтовую практику обеспечили сотни боевых вылетов каждый — ремонтировали, устраняли неисправности, заменяли агрегаты и делали все, чтобы радиоаппаратура работала безотказно. Их труд не пропал даром — летчики успешно били врага, а они были удостоены правительственных наград.

Большое значение для управления самолетами в воздухе имело принятие в полку на вооружение радиолокатора РУС-2 — это была настоящая революция в управлении истребителями. Стояла задача — быстро и эффективно освоить взаимодействие летного состава с наземными командными пунктами управления при помощи радиолокаторов, которые позволяли своевременно обнаруживать самолеты противника и наводить на них свои истребители, принимать данные от своих истребителей по разведке и воздушному бою, производить привод своих самолетов, попавших в тяжелые условия и потерявших ориентировку, на аэродром посадки. У истребительной авиации началась новая эра в ее боевой деятельности.

Полк продолжает аэродромный маневр

В силу сложившейся на Южном фронте неблагоприятной обстановки, когда немецко-фашистские и румынские войска, обходя наши фланги, пытались замкнуть кольцо окружения, командование фронта с разрешения Ставки приняло решение отвести войска фронта на новые рубежи и занять оборону по Днепру. Эти распоряжения касались и авиационных частей ВВС фронта и армий.

1 августа полк покидает аэродромы Липецкое и Куяльник и продолжает осуществлять аэродромный маневр — по 14 августа мы сменили семь аэродромов: Ивановка, Чижевка, Тузлы (15 км северо-западнее Очакова), Березнеговатое, Копани, Херсон, Чаплинка (севернее Перекопа).

В этот период интенсивность боевых вылетов несколько снизилась. Это произошло не столько вследствие значительных потерь в летном составе, а главным образом из-за затруднений с материально-техническим обеспечением. Тыловые органы не смогли своевременно перебросить и заготовить на соответствующих базах горюче-смазочные материалы и боеприпасы. Не поступало пополнения и материальной части — самолетов, моторов и запасных частей; встретились затруднения и по ремонтно-восстановительным работам, так как полевые ремонтные органы также меняли свою дислокацию и находились в пути. Видавшие виды самолеты, зачастую поврежденные в бою, нуждались в капитальном ремонте в стационарных мастерских, которые тоже были на колесах и передвигались на восток.

В период со 2 по 8 августа, ведя боевую работу с аэродрома Чижевка, летчики в основном ограничивались ведением воздушной разведки и нанесением штурмовых ударов по войскам противника, периодически вылетали на перехват вражеских самолетов. Теперь воздушная разведка велась парами самолетов. Главным объектом внимания разведчиков являлись немецкие войска, наступавшие из районов Котовска, Фрунзовки, Раздельной и моторизованных немецких корпусов, продвигающихся на фланге Южного фронта — от Первомайска на юг, вдоль Южного Буга на Николаев, в тыл войскам Южного фронта.

Для штурмовых действий по фашистским подвижным группам командование авиадивизии все чаще стало практиковать сборные группы самолетов, объединять усилия нескольких

авиаполков, создавая одну мощную группу из различных типов самолетов — «мигов», «чаек», «ишачков», «лаггов».

Так, 3 августа три «чайки» 55-го и шесть «чаек» 4-го ИАП под прикрытием семерки И-16 69-го авиаполка нанесли штурмовой удар по пехоте и артиллерии противника в районе Реймаровки. Повторный удар в этом районе по гитлеровским войскам нанесла штурмовая группа самолетов И-16 69-го ИАП под прикрытием звена «мигов» 55-го ИАП. 4 августа четверка «мигов» и звено И-153 55-го ИАП совместно с группой самолетов 4-го ИАП выполняли боевую задачу по подавлению артиллерийского огня и уничтожению автотранспорта с пехотой противника в районах Нестеровки, Затишья, Осиповки.

5 августа звено «мигов» 55-го ИАП сопровождало штурмовую группу самолетов 4-го ИАП, действующую по живой силе и артиллерии в районе Еленовка. Для более эффективных действий создавались временные, специальные сборные штурмовые группы из летчиков, прикомандированных к одному из полков. В 55-м была также создана такая группа. В эту группу вошли прикомандированные летчики: старший группы лейтенант Ищук, младшие летчики лейтенант Гуляев, младшие лейтенанты Сидоров и Флейшман; летчики 55-го ИАП младший лейтенант Шульга, лейтенант Зибин и сержанты Марголит и Сташевский.

6 августа два «юнкерса» бомбили аэродром Чижевка, затем обстреляли пулеметным огнем, не причинив ущерба. 8 августа аэродром Чижевка вновь дважды был подвергнут штурмовому налету отдельных пар «мессершмиттов», в результате чего были повреждены два истребителя И-16 и один учебный УТИ-4. К исходу дня шестерка «мигов» и один УТИ-4 перебазировались на аэродром Тузлы, а на следующий день, после восстановительного ремонта материальной части, полк располагал шестью исправными «мигами», семью «чайками», тремя И-16 и одним УТИ-4.

В это время в полку произошло важное событие — было получено три новейших штурмовика Ил-2, которые были доверены Валентину Фигичеву, Петру Грачеву и Григорию Жизневскому. Появление «илов» произвело сенсацию среди личного состава, как-то по-особому зажглись глаза, все летчики обступили самолеты — знакомились, изучали и осматривали с большим любопытством, даже немного завидуя тем, кто на них будет летать.

С утра 10 августа два неразлучных друга, Константин Ивачев и Кузьма Селиверстов, поднялись в воздух с аэродрома Тузлы для разведки вражеских войск в районе Новая Одесса — Вознесенск — Березовка. Было обнаружено большое скопление

моторизованных войск противника и их выдвижение в южном, направлении. Горячий характер обоих летчиков не позволил ограничиться только наблюдением, они ввели свои машины в пикирование и атаковали врага реактивными снарядами и пулеметным огнем.

В целях уточнения разведданных, в повторный разведывательный вылет была направлена еще пара «мигов» Валентина Фигичева и Викентия Карповича. С получением уточненных данных командование авиадивизии организовало штурмовой удар по врагу в этом районе с привлечением всех наличных сил двух авиаполков: девятка «чаек» и пара «мигов» нашего 55-го, пятерка «чаек» и пара «ишачков» 4-го ИАП. Группа атаковала противника и нанесла мощный штурмовой удар — движение колонн было задержано на несколько часов.

Во второй половине этого дня лейтенант Кузьма Селиверстов получил задание в одиночку разведать движение войск противника по дороге Одесса — Николаев. Уже в начале полета Кузьма заметил группу «юнкерсов», которая под прикрытием «мессершмиттов» двигалась вдоль дороги ему навстречу на той же высоте. Превосходство противника было многократным, но Кузьма пошел в лобовую атаку, открыв огонь по одному из бомбардировщиков со всех точек. «Юнкерс» был мгновенно сражен. Немцы, ошарашенные такой внезапностью и дерзостью советского летчика, бросились врассыпную, сбрасывая свой бомбовый груз в поле.

При выходе из атаки на Селиверстова набросилась стая «мессеров», и «миг» вспыхнул факелом… У Кузьмы был единственный выход — покинуть горящий самолет и воспользоваться парашютом. Этим последним шансом он и воспользовался. Приземлился разведчик в расположении своих наземных войск, превратившийся в уголь реглан, сапоги да очки со шлемом спасли его от ожогов. Его подобрали пехотинцы, оказали ему медицинскую помощь. К вечеру Селиверстов возвращался в авиаполк на попутном транспорте тягой в одну лошадиную силу, запряженную в тачанку, в весьма веселом настроении. Немудрено, что по такому случаю пехота поделилась своими фронтовыми ста граммами.

За ужином, который проходил под открытым небом во дворе дома, Кузьма рассказывал о своей встрече с «юнкерсами» и «мессершмиттами», как он проник в их боевые порядки и шибанул длинной очередью по «юнкерсу» — стрелки не могли вести огонь, чтобы не поразить свои же самолеты. Поведал и как сам попал под огонь «мессов», как факелом вспыхнул его «миг», как едва заживо не сгорел в кабине, но успел отстегнуть ремни и

выброситься за борт.

— Пехота и артиллеристы — мои лучшие друзья, — продолжал Кузьма. — Быстро подобрали меня после приземления и направили в санбат, там милые сестрицы и врачи сделали мне перевязку, смазали обожженные места каким-то жиром и для лучшей циркуляции крови угостили натуральным ректификатом — из ста граммов огненной жидкости получилось настоящих фронтовых двести…

После ужина Кузьма Селиверстов потребовал от работников БАО замены обгоревшего реглана, сапог и шлемофона. Но тыловики заартачились и, сославшись на какую-то несущественную причину, отказались удовлетворить просьбу нашего героя. Кузьма учинил тыловикам настоящий погром. В ход пошли миски, тарелки, стаканы — все, что оказалось под руками. Откуда-то взялся командир БАО, мигом все нашлось, и требования Кузьмы были удовлетворены.

Постель летчикам была приготовлена на полу в одной из больших комнат, где пол был устлан душистым и ароматным сеном, которое накрыли белоснежными простынями. Летчики улеглись в два ряда, головами к стенкам, а между рядами был небольшой проход. В этот вечер долго не могли уснуть, шел веселый разговор, шутки, анекдоты, смех, пока Кузьма не успокоился и не уснул: сегодня он был именинником и героем дня.

На следующий день, 11 августа, полк покидал аэродром Тузлы, летчики поднимались в воздух и брали курс на северо-восток — это было очередное срочное перебазирование. Из рядовых летчиков немногие знали, где будет посадка. Валентин Фигичев, недавно отметивший свое бракосочетание с Валечкой — связисткой БАО, не мог оставить молодую жену на произвол судьбы и поместил ее в фюзеляж своего самолета за бронеспинку — этот вид транспортировки часто применялся летчиками для переброски своих механиков.

Считали, что посадка должна быть где-то восточнее Николаева, но мы просчитались и посадку произвели на аэродроме Березнеговатое, где оказались в тяжелом положении. Здесь батальон аэродромного обслуживания не смог нас обеспечить материально-техническими средствами — не было ни горючего, ни боеприпасов. В ожидании прошел день, и только к вечеру мы кое-как были дозаправлены горючим. Проведя ночь в Березнеговатом, утром мы вновь оказались в воздухе и взяли курс почти строго на юг. На этот раз мы приземлились восточнее Николаева, на небольшом участке довольно ровного зеленого поля, приспособленного для посадки самолетов. С одной стороны

находилась железнодорожная станция Копани, а с противоположной — магистральная шоссейная дорога Херсон — Николаев. Вопрос с горючим и боеприпасами оставался нерешенным, о боевой работе не могло быть и речи.

Недолго мы пробыли на этом аэродроме, всего две ночи, но требование к маскировке самолетов было исключительно категоричным. Для маскировки использовались любые подручные средства: кто-то раздобыл ветки деревьев, которые здесь были неуместны, так как поблизости не было ни кустарников, ни деревьев; кто-то нашел маскировочные сети, натащил травы, сена и всякой ветоши. Посадочная площадка находилась на возвышенности, нигде не было никаких естественных укрытий, а вражеские разведчики непрерывно бороздили воздух, ведя наблюдение за отходом наших войск.

В то время как летный эшелон решал свои проблемы на аэродроме Копани, в Тузлах технический состав занимался эвакуацией неисправной материальной части и имущества в исключительно сложной обстановке.

Немецкие механизированные войска, как это было уже сказано, продвигались со стороны Вознесенска вдоль Южного Буга к Николаеву и здесь перерезали пути отхода войскам 9-й армии, вынужденным пробиваться с боями. В этом николаевском тупике, где с севера и запада наступал противник, а на юге располагался Бугский лиман, оказались не только сухопутные войска, но и многие авиационные тыловые и технические подразделения.

С аэродрома Тузлы передовая команда во главе с начальником штаба полка майором Александром Матвеевым с группой технического состава, двигаясь на автотранспорте, успела проскочить «горловину» — переправу через Южный Буг у города Николаева и благополучно прибыть на аэродром Березнеговатое. Вторым автотранспортным эшелоном убыл начальник строевого отделения и кадров лейтенант Леонтий Павленко, прихватив с собой документы и двух писарей штаба. Он также сумел своевременно переправиться через реку и прибыть в назначенный пункт.

Майор Шариф Касьянович Тухватулин — начальник оперативно-разведывательной части со своими писарями и помначштаба по спецсвязи младшим лейтенантом Андреем Сулимой убыл из Тузлов значительно позже — на следующий день после убытия передовой команды. Двигаясь в колоннах наземных войск по дороге Одесса — Николаев на старой и дряхлой полуторке, уже у села Нечаянное узнали, что передовые подразделения наших войск ведут бой с немецкими десантами,

перерезавшими дальнейший путь.

Андрею Сулиме ничего не оставалось делать, как предпринять решительные меры к спасению секретных документов, за которые он отвечал по закону военного времени. Андрей схватил свой небольшой железный ящик и отбежал в сторону, где двигалась зенитная батарея на конной тяге. С оружием в руках он остановил зенитчиков, погрузил на лафет орудия свой железный ящик и присоединился к расчету. На полном ходу, галопом бойцы-артиллеристы доставили нашего офицера к переправе. Майор Тухватулин, оставшись с полуторкой, в дальнейшем попал под сильный обстрел противника и выходил из окружения самостоятельно.

Остальной технический состав, обеспечивающий выпуск самолетов, убывал на следующий день после старта летного эшелона и пробиться к переправе им не удалось — мощным огнем гитлеровцы преградили дорогу.

На аэродроме оставался один «миг», возвратившийся с задания с пробитым бензобаком и требовавший ремонта. Восстановление самолета было поручено старшему технику эскадрильи воентехнику 1 ранга Ивану Трофимовичу Скороходу с группой механиков. К ремонту приступили немедленно после посадки самолета, работали не покладая рук, зная, что нужно спасать боевую машину, которых так мало. Их труд увенчался успехом: к утру следующего дня самолет был введен в строй.

Ожидавший окончания работ летчик Теминдор Паскеев с рассветом улетел на аэродром базирования полка. После этого Иван Скороход вместе с оставшимся здесь комиссаром эскадрильи младшим воентехником Михаилом Барышевым собрал всех авиамехаников и мотористов, военнослужащих БАО, погрузил имущество на автомашину и, не подозревая об опасности, направился в направлении Николаева, надеясь на скорую встречу с остальным составом полка. Но, выехав на магистральную дорогу, технари встретили скопление наземных войск — дорога была настолько перегружена, что продвижение вперед было невозможно.

Иван Скороход и Михаил Барышев решили возвращаться. «Дальше ехать некуда, а с пехотой нам не пробиться», — заключил комиссар Барышев. Свернули на обочину, чтобы не мешать движению войск, и попали в богато уродившуюся кукурузу.

— Нужно двигаться на Одессу, а там каким-либо водным транспортом пробиваться в Херсон или Перекоп, наши должны быть где-то там, на Днепровском рубеже, — заключил Иван Скороход.

Сказано — сделано: Миша не возразил, и машина двинулась на Одессу.

Начальник связи полка капитан Масленников, а с ним офицер спецотдела капитан Смолев, адъютант эскадрильи лейтенант Абрамов и еще несколько человек военнослужащих из БАО, уже зная, что в город Николаев проехать нельзя, сразу направились на своем транспорте в сторону Одессы, полагая, что это наиболее надежный способ добраться до своей части.

На переправе через Южный Буг в районе Николаева Андрей Сулима встретил начальника штаба 9-й армии, руководившего переправой, которого знал лично, и представился ему:

— Товарищ полковник! Младший лейтенант Сулима, помощник начштаба 55-го ИАП. Имею на руках особо важные и секретные документы, направляюсь к месту базирования полка, прошу оказать содействие.

Сулима тут же получил указание освободиться от излишних и ненужных документов и ждать дальнейших указаний. Через непродолжительное время к переправе подъехал командующий ВВС фронта, и начштаба, переговорив с ним, направил Сулиму на автомашине в один из отделов штаба фронта, который находился на окраине Николаева. Там Андрей решил все вопросы, касающиеся его служебной деятельности. Когда начштаба возвратился, то вручил Сулиме расписку о приеме документов и спецпакет, приказав доставить его командиру 55-го полка, для чего обеспечил спецавтотранспортом.

Младший лейтенант Сулима с помощью полученных в штабе фронта документов беспрепятственно передвигался по дороге, легко переправился через Днепр в район Берислава, и, прибыв в полк, который в это время базировался на аэродроме Чаплинка, вручил пакет командиру.

Что касается связистов и техперсонала, вынужденного на автомашинах направиться в Одессу, чтобы водным путем продолжать путь к Перекопу в поисках своего полка, то их выход из окружения сложился по-другому.

Одесса уже жила своей фронтовой жизнью, своими заботами по отражению вражеских атак, эвакуации из города раненых, ценного имущества, обеспечения фронта вооружением, боеприпасами и продовольствием. Кольцо фашистских войск все больше сжималось, войска Отдельной Приморской армии занимали круговую оборону.

С 10 августа румынские войска предприняли наступление по всему оборонительному рубежу Отдельной Приморской армии, пытаясь овладеть Одессой с ходу. Атаки были отбиты. Тогда противник попытался атаковать оборонительные рубежи на

флангах, рассчитывая ворваться в город с северо-востока и северо-запада. И вновь морская пехота с частями армии при поддержке огня береговых батарей и корабельной артиллерии сорвали замысел врага.

Григорий Масленников пока об этом не думал, он со своими спутниками стремился как можно быстрее достичь Одессы, а там любым морским транспортом продолжать путь. По дороге в одном из населенных пунктов они приобрели бочку вина и с этим драгоценным трофеем прибыли в Одессу, где встретились с группой технического состава Ивана Скорохода и Михаила Барышева, прибывших несколько раньше. Здесь у них было достаточно времени, чтобы не спеша обсудить создавшуюся ситуацию, решить, каким образом действовать дальше и какими путями попасть на транспорт, отходящий в направлении Крыма.

Решили ехать в штаб Отдельной Приморской армии, чтобы получить какие-то сопроводительные документы: время военное, и, находясь в окруженном городе без определенных занятий, можно угодить в дезертиры. Прибыв в штаб армии и поступив в его распоряжение, они оказались «желанными гостями» — каждый лишний человек был на учете. Все авиаторы вместе с транспортом были направлены на оборону города.

Капитан Масленников на правах старшего группы вместе со Смолевым и Абрамовым поступил в распоряжение штаба армии и был прикомандирован к системе ПВО города, центром обороны которого являлся морской порт и военно-морская база Черноморского флота. Так группа Масленникова рассталась с группой технического состава, возглавляемой Иваном Скороходом.

Григорию Тимофеевичу, как связисту, была поручена организация постов наблюдения и оповещения. На крышах больших домов вблизи порта устанавливались посты, которые, ведя наблюдение и оповещение командных пунктов порта и зенитно-артиллерийских батарей о появлении вражеских самолетов, одновременно имели задачу уничтожать и обезвреживать «зажигалки», сбрасываемые вражескими самолетами. В одном из налетов, при котором основной удар обрушился на морской порт, был разбит один из постов, на котором находился капитан Масленников, и только по чистой случайности он остался в живых, отделавшись ушибом и повреждением двух ребер.

Через некоторое время наших авиаторов перебросили в морской порт на работы по разгрузке прибывающих кораблей и транспортов. Затем, в ночное время, производилась погрузка на эти транспорты ценного государственного имущества, военных

грузов и эвакуация раненых и гражданского населения, главным образом женщин и детей.

С продовольствием и водой были большие затруднения: все выдавалось по нормам и в ограниченном количестве, чаще сухим пайком. Масленникова и его спутников выручало привезенное и припрятанное в подвале вино. По общему согласию, в целях экономии, они установили норму по литру в сутки на каждого — это позволяло как-то утолять жажду и восстанавливать силы.

Наконец, у наших авиаторов, попавших по воле судьбы в окруженный город, появился шанс отбыть на Большую землю. Руководство порта ознакомило их с указанием об отправке из частей сухопутных войск всех авиационных военнослужащих — летчиков, инженерно-технического состава, младших авиаспециалистов — и уведомило, что при первой возможности авиаторы будут отправлены в ближайший порт Черноморского побережья.

В другой группе технического состава 55-го ИАП, возглавляемой Иваном Скороходом и Михаилом Барышевым, к этому времени произошли значительные изменения — к ним присоединилось еще немало одиночек и разрозненных групп механиков и мотористов, по тем или иным причинам отставших от полка, попавших в окруженную Одессу и стремившихся вернуться в свой полк. Видя, что из авиационных специалистов одного полка собралось уже более двух десятков человек, Скороход и Барышев решили попасть на прием к командующему войсками по обороне Одессы. Изложив командующему, кто они, по какой причине оказались в окруженном городе и ту обстановку, в которой они находятся, они просили разрешения и содействия в отправке их морским путем в свою часть.

Трудно сейчас судить, чем руководствовался командующий — гуманными соображениями или имевшимися у него указаниями на этот счет, но авиаторы получили разрешение на эвакуацию из Одессы. Сдав в порту автотранспорт и имущество, через несколько дней счастливые техники и механики были определены на очередной отходящий транспорт — баржу «Серова», буксируемую теплоходом «Потемкин», загруженную неведомо чем и отходящую с наступлением темноты. Во всяком случае, наши техники, не избежав приключений и опасностей в морском пути, благополучно прибыли на Кавказ, в Новороссийский порт, из которого им пришлось сухопутным путем добираться до своей части, находящейся в районе Мелитополя.

В начале второй половины августа 41-го года Григорию Масленникову с его двумя однополчанами было предложено

отбыть на танкере «Райкомвод», который был загружен до отказа боеприпасами, предназначавшимися войскам, оборонявшим днепровский рубеж. Масленников с большим удовольствием принял это предложение. Вечером того же Дня они отплыли в сторону Очакова. Для поддержания хорошего настроения Василий Абрамов не растерялся и прихватил с собой патефон, бог весть как у него очутившийся, — отплытие сопровождалось музыкой.

Для противовоздушной обороны на танкере «Райкомвод» были установлены в носовой части зенитная пушка, а на корме — счетверенный зенитный пулемет. Капитан Смолев, придя в себя и не веря, что он на плаву, ознакомился с обстановкой и, заметив, что на танкере нет спасательных средств, обратился к капитану:

— Товарищ капитан! Я не вижу на вашем транспорте спасательных кругов или каких-либо спасательных средств?!

Капитан не сразу ответил, сделал выдержку, а затем улыбнулся и произнес:

— А зачем они вам, эти круги? Они вам не потребуются. Если попадет в наше судно вражеская бомба, то мы все взлетим на воздух, и вряд ли в этом случае мы сможем воспользоваться спасательными кругами…

Григорий Тимофеевич поинтересовался у капитана составом команды танкера и с удивлением узнал, что экипаж состоит из двенадцати моряков. Чувствовалось, что каждый из них знает свое место, все команды исполнялись без суеты, быстро и четко.

Но и гостям праздно проводить время не пришлось. Капитан Масленников был прикреплен к расчету зенитного пулемета, адъютант Абрамов — к расчету зенитной пушки, Смолев остался при помощнике капитана. Ночь прошла спокойно, не предвещая никаких тревог и опасностей. К утру «Райкомвод» подходил к Очакову. Здесь он был остановлен, и капитан получил известие, что к Херсону путь закрыт, в городе находятся немцы. Появилась пара разведывательных «мессов».

Танкер заспешил к острову Березань, невдалеке от Очакова, где были установлены зенитные орудия, чтобы укрыться под их защитой. Вскоре появилась группа «лаптежников» (так именовались бомбардировщики Ю-87 за неубирающиеся шасси), которые шли без прикрытия истребителей. Береговые и корабельные зенитки открыли огонь. Боевой порядок самолетов рассыпался, они встали в круг, переходя в пикирование на цель, но смертельный груз сбрасывали неприцельно и беспорядочно. Танкер шел зигзагами, непрерывно меняя курс, лишая штурманов «юнкерсов» возможности прицельно отбомбиться. Такой маневр принес свои результаты — сброшенные бомбы падали то с

перелетом, то с недолетом невдалеке от корабля.

Во втором заходе один «юнкерс» загорелся на пикировании от зенитного огня танкера, из него выпрыгнул один из членов экипажа и опустился на парашюте, самолет же рухнул в воду. «Райкомвод» немедленно направился к парашютисту и багром поднял его на борт. Это был худой ефрейтор, стрелок-радист. В это время на некотором расстоянии от «Райкомвода» стал тонуть теплоход «Полина Осипенко», который вывозил женщин и детей из прибрежных городов. Судно имело большой крен. Возле теплохода находились шлюпки, спасавшие пассажиров. «Райкомвод» подошел ближе к тонущему теплоходу, капитан приказал опустить шлюпки и оказать помощь людям, находящимся в воде. С борта «Полины Осипенко» доносились душераздирающий плач и крики женщин и детей. Все имеющиеся в этом районе плавсредства — шлюпки, рыбацкие лодки, плоты — были брошены на спасение тонущих людей, которых отвозили и высаживали на пустынную песчаную Кинбурнскую косу.

Этот день, наполненный свистом авиабомб, грохотом зенитной артиллерии, пожарами, людским плачем и криками, на всю жизнь остался в памяти Григория Масленникова и его товарищей.

Во второй половине дня капитан «Райкомвода» получил приказ убыть в Новороссийск, чтобы встать там под разгрузку. Масленников и его спутники решили остаться и высадились в Очакове. К городу подходили немцы, шла срочная эвакуация. Десятки рыбацких лодок, баркасов, шлюпок, плотов — все, что могло держаться на. воде, загружалось боеприпасами и переправлялось на Кинбурнскую косу через пролив. Один буксир тянул десять-пятнадцать таких плавсредств. Техники разместились на одном из них. Однако впереди их ждали еще большие неприятности, о которых они не могли и предполагать.

К рассвету караван был недалеко от берега Кинбурнской косы, как внезапно «мессы» атаковали буксир, который по какой-то причине перевернулся. Авиаторам ничего не оставалось делать, как броситься вплавь и самостоятельно добираться до берега косы. От берега их на быках довез до совхоза молодой парень. В совхозе, обсохнув, подкрепившись, решили двигаться дальше. В одном из дворов обнаружили брошенную полуторку «ГАЗ-АА», на которой выехали в сторону Крымского вала и города Армянск. В этом городе скитальцев поджидала вторая неприятность. Спрятав автомашину на всякий случай в одном из сараев частного дома, они направились к военному коменданту, чтобы узнать обстановку и разыскать свой авиаполк. Пришлось рассказывать все с начала: кто такие, где были и куда следуют.

Но комендант не поверил, что техники два дня тому назад были в Одессе, и посчитал их дезертирами. Каждому было предложено принять под командование по одному взводу ПТР для защиты Крымского вала и отправиться на места, где были подготовлены к обороне передовые позиции. Вся надежда была на капитана Смолева, точнее — на его отца, который работал в комитете госбезопасности Крыма и жил в Симферополе.

Смолев сумел дозвониться до отца и через него получить пропуск для выезда в Симферополь, но пропуск был только один, для самого Смолева. Вечером путешественники все же решили выехать на своей автомашине в Симферополь, имея один только пропуск.

Зная, что на каждом контрольном пункте их могут задержать, они прибегли к хитрости: подъезжая к контрольному пункту, Смолев всех высаживал и, проехав вперед по дороге, миновав контрольный пункт, останавливался и поджидал товарищей, а они, обходя по полю контрольный пункт, спешили вновь сесть в машину. Так они двигались от одного контрольного пункта к другому, пока не доехали до Симферополя. Уже на окраине города решили бросить машину, считая, что она им больше не нужна, и добираться до квартиры пешком.

На квартире у отца Смолева авиаторы почувствовали невероятное облегчение и радость на душе. Первым долгом приняли ванну, сменили белье и вдоволь наелись. Затем начали решать, как найти свой полк и каким путем до него добраться. Предполагалось, что 55-й ИАП находится где-то на левобережье Днепра, возможно, где-то в районе Геническ — Чаплинка, так как наши сухопутные войска держали оборону по Днепровскому рубежу.

Смолев-старший нашел выход, каким путем отправить сына и его сослуживцев. Они были назначены сопровождающими на уходящий в направлении Джанкой — Мелитополь эшелон с грузом, подлежащим эвакуации в тыл страны. Когда эшелон остановился на станции Ново-Алексеевка, авиаторы сошли на перрон и здесь же встретили своих однополчан: по платформе разгуливали летчики-сержанты из молодого пополнения и несколько человек технического состава. Оказалось, что рядом, в Геническе, проходят обучение молодые пилоты, а в Чаплинке базируется весь полк и с этого же аэродрома ведет боевую работу. Долгие скитания неразлучной троицы закончились.

Шла вторая половина августа, в полку их уже считали пропавшими без вести. Начстрой Павленко как раз готовился издать приказ о том, что Масленников, Смолев и Абрамов «не возвратились в расположение части по неизвестным причинам»,

но, узнав об их появлении, решительно зачеркнул и изменил формулировку: «Полагать прибывшими и приступившими к исполнению своих обязанностей».

Утром 14 августа стало известно, что немецкие моторизованные части достигли Николаева и сосредоточиваются между Южным Бугом и Ингулом на северной окраине Николаева. Также отмечено появление вражеских танков на восточном берегу реки Ингул. Путь отступления войскам Южного фронта был отрезан, и они вели ожесточенные бои с противником, прорываясь из окружения.

Летчики 55-го получили распоряжение на перебазирование, поднялись в воздух и оставили аэродром Копани. Во главе группы следовал Валентин Фигичев, в паре с ним шел я, автор этих строк. Но прежде чем взять курс на восток, мы повернули на запад и обрушили остатки боеприпасов на гитлеровские войска, расположившиеся в двуречье и на северной окраине Николаева. Сбросив бомбы и расстреляв реактивные снаряды, израсходовав комплект патронов, мы повернули на восток и приземлились на аэродроме западнее Херсона, у населенного пункта Афанасьевка.

Здесь мы оказались очевидцами скопления большого количества разнотипных самолетов. Кроме нашего 55-го полка, на херсонском аэродроме сосредоточились все полки и авиадивизии бомбардировочной и истребительной авиации Южного фронта. Буквально весь огромный аэродром был забит разными самолетами — здесь были Пе-2 и СБ, Су-2 и Ил-2, «чайки» и «ишачки», «миги», «лагги» и «яки». Как нам потом стало известно, этот аэродром оказался как бы крайним — дальше водная преграда Днепра, и войска противника должны были быть остановлены на этом водном рубеже.

У летчиков не было дальше полетных карт, а имеющиеся листы заканчивались по Днепру, поэтому херсонский аэродром и оказался «крайним», стал пунктом сбора и распределения частей и соединений ВВС Южного фронта по новым базам дислоцирования. Мы, летчики, не знали нашего нового аэродрома базирования, да и другие авиационные части находились в подобном положении, дожидаясь дальнейших распоряжений. О дозаправке самолетов горючим и боеприпасами не могло быть и речи: все довольствовались тем, что у кого осталось. Наконец, когда солнце склонилось к закату, начался разлет частей по своим вновь назначенным аэродромам. Первыми поднялись в воздух бомбардировщики, за ними взлетели штурмовики и истребители. На аэродроме остался наш 55-й, он вылетал последним.

День был безоблачным, с западной стороны ярко светило

солнце, и видимость в этом направлении была слишком ограничена. Виктор Петрович Иванов, получивший задачу и аэродром посадки, отдал распоряжение о подготовке к взлету. Летный состав, не имея карт, не зная места посадки, следовал действиям своего командира.

Все самолеты с работающими моторами выстроились в одну линию в северной части аэродрома в ожидании сигнала, которым должен был послужить взлет командира полка на «чайке». Вдруг со стороны солнца, на западной окраине аэродрома, где стоял самолет комполка, рядом с шоссейной дорогой стали одна за другой падать и взрываться авиабомбы. В одно мгновение десятки самолетов одновременно пошли на взлет, обгоняя друг друга. Взлетали разнотипные самолеты с различными взлетно-посадочными характеристиками. Я находился в центре неразберихи, взлетал на «миге», которых было не так уж много. Пришлось проявить максимум внимания, чтобы не врезаться в какой-либо самолет, взлетавший справа или слева.

Что же произошло? Рядом с аэродромом, буквально в нескольких метрах западнее и северо-западнее его, проходила шоссейная дорога, по которой двигались отступающие войска, которые и были целью вражеских бомбардировщиков. Вероятнее всего, немецкие летчики не видели аэродрома и стоящих на взлете самолетов, и тем более — мы не видели вражеские самолеты, зашедшие со стороны солнца, и не слышали гула моторов врага из-за своих работающих моторов. Только первая разорвавшаяся бомба послужила сигналом для взлета. Фашистские летчики, заметив множество взлетавших самолетов, стали разворачиваться в противоположную от аэродрома сторону, побросали бомбы в поле и со снижением, на максимальной скорости стали удирать.

Взлетевшие истребители не могли их преследовать, так как были без боеприпасов и с малым запасом горючего, поэтому встали в круг над аэродромом в ожидании командира полка. Однако он остался на земле и в это время отряхивал пыль с комбинезона. Первая разорвавшаяся бомба упала рядом с его самолетом, летчика отбросило от самолета взрывной волной и накрыло градом осколков. Только случайно Виктор Петрович остался цел и невредим, но взлететь вовремя не смог.

Старший лейтенант Пал Палыч Крюков, как уважительно называли его летчики, потому что он был старше всех нас, вечный наш юморист и весельчак, поднявшийся вместе со всеми в воздух и ранее случайно узнавший аэродром посадки, взял на себя инициативу. Покачиванием крыльев он привлек к себе внимание летчиков и повел всю группу самолетов на другую сторону

Днепра, к новому месту базирования — аэродрому Чаплинка. Это было 14 августа 1941 года.

В населенном пункте Чаплинка расположился штаб 20-й смешанной авиадивизии, а на аэродроме — два ее полка, 4-й и 55-й. На следующий день, 15 августа, в наш полк прибыл новый комиссар авиаполка — старший политрук Погребной Михаил Акимович, который стал в полном смысле слова отцом для всего личного состава.

С аэродромов Чаплинка, Доренбург, Сивашское полк принял участие в боях за Бериславский и Херсонский плацдармы, в Каховской оборонительной операции, за оборонительный рубеж по восточному берегу Днепра. На этом рубеже основные усилия летчиков были направлены на прикрытие переправ через Днепр, ведение разведки и штурмовые действия по подходящим резервам и районам сосредоточения вражеских войск. Затем, когда противник начал переправу на левый берег Днепра, перед летчиками встала задача нанесения штурмовых ударов по плавсредствам, вражеским переправам и войскам на них.

Уже с рассвета этого дня Павел Крюков вел разведку гитлеровских войск в районе Николаев — Святотроицкое — Александрова — Херсон. Командование наземных войск также весьма интересовал район Калиновка — Гороховка — Шевченко — Водопой, где противник проявлял активность и сосредоточивал свои резервы, поэтому пришлось дополнительно снаряжать разведывательные пары и звенья в этот район.

В этих разведывательных полетах мне пришлось участвовать в качестве ведущего пар и групп, а также вести воздушную разведку в одиночку, что возлагало особую ответственность за выполнение боевого задания и достоверность полученных данных.

16 августа семерка «чаек», возглавляемая старшим политруком Алексеем Пушкаревым, с летчиками Шульгой, Гичевским, Зибиным, Дроздовым, Крейниным и Сдобниковым вела воздушную разведку, а затем и атаковала колонну моторизованных войск противника в районе Николаева, где летчики встретили сильный зенитный огонь. В результате был подбит самолет Пушкарева, летчик был вынужден произвести посадку на своей территории.

Затем Валентин Фигичев на Ил-2 присоединился к пятерке штурмовиков 299-го ШАП, и эта сборная группа «илов» атаковала пехоту, артиллерию и автотранспорт противника в районе станции Заселье, севернее Киселевки. В результате мощной атаки бомбами, РСами и пулеметно-пушечным огнем противник понес ощутимые потери в живой силе и боевой технике.

К исходу дня был предпринят еще один штурмовой удар по войскам противника на дороге Копани — Херсон пятью самолетами И-153. Летчики Сдобников, Дроздов, Меметов, Шульга и Гичевский атаковали колонну автотранспорта противника, вызвав при этом очаги пожара и взрывы. Самолеты были обстреляны зенитно-пулеметным огнем, в результате летчик Якуб Меметов, не долетев до своего аэродрома, посадил поврежденный истребитель в поле северо-западнее Чаплинки.

На следующий день, 17 августа, штурмовые действия велись группами, состоявшими из разнотипных самолетов двух авиаполков, в них участвовали «илы», «чайки», «миги» и И-16; воздушная разведка велась на самолетах Ил-2. Такое задание получил комэск младший лейтенант Валентин Фигичев, который вел наблюдение за передвижением вражеских войск в районе Херсон — Бармашово — Березнеговатое. Вылеты на «илах» на разведку были немногочисленны и носили эпизодичный характер: такое использование этого самолета было нецелесообразно, он был тяжелым, летал на малой высоте и являлся прекрасной мишенью для зенитного огня противника — несмотря на мощную броню, он все же не был лишен уязвимых мест. Не полностью использовалось и его мощное вооружение, в воздушном бою штурмовик был беззащитным от атак истребителей противника с задней полусферы.

В первом боевом вылете приняли участие Ил-2 Петра Грачева, четыре «чайки» Василия Шульги, Павла Гичевского, Андрея Дроздова и Алексея Сдобникова, «миг» Бориса Комарова. 4-й истребительный авиаполк выделил четыре «чайки» и два «ишачка». Эта штурмовая группа из 12 самолетов нанесла бомбовый удар по танкам и мотопехоте в районе Ново-Александровка. Один только Ил-2 сбросил восемь бомб ФАБ-50, его штурмовые удары были весьма эффективны.

По данным воздушной разведки, которую провел Константин Ивачев в паре с Викентием Карповичем в районе Березнеговатое — Баштанка — Ново-Александровка — Бармашово, был произведен повторный вылет на штурмовку моторизованной пехоты противника в районе Березнеговатого. Смешанная группа из четырех «чаек» Василия Шульги, Ивана Зибина, Андрея Дроздова, Леонида Крейнина, двух «мигов» Федора Барышникова и Матвея Хмельницкого и одного «ила» Григория Жизневского совместно с четырьмя «чайками» и двумя И-16 4-го ИАП (всего 13 самолетов) нанесла бомбовый удар с применением РСов по танковой колонне по дороге Явкино — Березнеговатое и пулеметно-пушечным огнем обстреляла мехколонну противника по дороге Явкино — Бармашово. В результате удара по

противнику возникло до восьми очагов пожара, уничтожено и повреждено значительное количество танков, автотранспорта с боеприпасами и живой силой.

На 18 августа авиаполк получил новую задачу — прикрытие переправы через Днепр, продолжая вести разведку и штурмовать вражеские войска. С рассвета в первый боевой вылет в воздух поднялся Кузьма Селиверстов в паре с Николаем Лукашевичем. «Миги» имели задачу разведать гитлеровские войска в районе Березнеговатое — Ново-Александровка — Снегиревка.

За разведчиками стартовали две «чайки» Леонида Крейнина и Андрея Дроздова, которые, присоединившись к звену «чаек» 4-го авиаполка, ушли на прикрытие переправы через Днепр в районе Берислава.

В это время уже готовился очередной патруль на прикрытие переправы.

Наземные войска, изнуренные и понесшие существенные потери в живой силе и технике в непрерывных боях с противником, особенно при выходе из окружения, не смогли удержать занятые плацдармы и вынуждены были начать переправу на левый берег Днепра. Особенно в это время они нуждались в поддержке с воздуха — прикрытии от воздействия вражеских бомбардировщиков, которые, повысив интенсивность вылетов, стали действовать малыми группами, препятствуя организованному отходу и переправе наших войск.

По расчету времени в воздух поднялась пятерка самолетов в составе командира звена Матвея Хмельницкого и Якуба Меметова на «мигах» и звена «чаек» Василия Шульги, Ивана Зибина и Павла Гичевского, которые взяли курс на Берислав и, сменив предыдущий патруль, вступили на вахту по прикрытию переправы в районе Каховки.

В полдень четверка «чаек», возглавляемая Алексеем Сдрбниковым, с одним «мигом» Ивана Войтенко штурмовала колонну противника по дороге Бармашово — Снегиревка, сбросив бомбы и реактивные снаряды по танкам и самоходным установкам, а затем на дороге Ровное — Бармашово атаковала пулеметным огнем колонну автотранспорта. Противник оказал сопротивление зенитно-пулеметным огнем.

После полудня в воздух поднялся очередной патруль в составе двух «мигов» Викентия Карповича и Матвея Хмельницкого и четверки «чаек» Василия Шульги, Даниила Никитина, Ивана Зибина и Павла Гичевского, имевший задачу прикрытия войск и переправы в районе Каховки. При патрулировании на подступах к переправе появилась шестерка «юнкерсов», которая пыталась бомбить переправу, но атаками наших истребителей вражеские

самолеты не были допущены к цели. «Юнкерсы», сбросив бомбы на западном берегу Днепра, с одним подбитым самолетом поспешили со снижением и дымом убраться из района переправы и уйти на запад.

К исходу дня еще один патруль в составе двух «мигов» и звена «чаек», возглавляемый Павлом Крюковым, прикрывал войска и переправу в районе Каховки, где было встречено звено Ме-109. Немецкие истребители боя не приняли и удалились в западном направлении.

Во второй половине дня возвратился старший политрук Алексей Пушкарев, который на самолете И-153 при выполнении боевого задания произвел вынужденную посадку вне аэродрома. Из рассказа Алексея Пушкарева следовало, что их группа самолетов в районе населенного пункта Новая Кубань штурмовала вражескую колонну. В момент атаки противник открыл мощный зенитно-пулеметный огонь, в результате которого на самолете был пробит бензобак и поврежден мотор. Выйдя из атаки, Пушкарев повернул на свою территорию и тянул, пока не отказал мотор — четкой линии фронта не было, и летчик не был уверен, где наши, а где враг. После остановки двигателя истребитель плюхнулся в поле. Самолет был разбит, летчик остался невредим. Алексей принял решение сжечь самолет и пешим порядком пробираться на восток.

Когда солнышко зашло за горизонт, на аэродроме установилась полнейшая тишина и спокойствие — не гудели моторы, не летали самолеты, да и авиация противника притихла, не проявляя вечерней активности, только наши механики продолжали свой обычный труд: осмотр самолетов и дозаправку горюче-смазочными материалами и боеприпасами. Они готовили технику к следующему дню боевой работы.

Адъютант эскадрильи Иван Медведев, объезжая на автомашине стоянку самолетов, собирал летчиков для отправки на ужин. Сбор был недолгий, да и летчиков было негусто — можно было пересчитать по пальцам всех, кто принимал участие в боевых вылетах в этот день.

Командир БАО был сегодня в хорошем настроении и решил отличиться, его повара приготовили отменный ужин: зажаренного в духовке молочного поросенка с гречневой кашей, посыпанной сверху рубленым яйцом, к которому, конечно, полагались фронтовые сто граммов — как нам показалось, совсем неплохое сочетание! Пришлось вызвать повара Машу и от лица службы объявить ей благодарность за вкусно приготовленный ужин, а заодно решили не обидеть и ее начальника, сказав ему несколько лестных слов за заботу и внимание. Конечно, фамилии офицера

мы не запомнили, но хорошо знали, что это был 444-й БАО, который по-фронтовому заботился о летчиках. Однако ужин длился недолго — летчики не засиживались за столом, спеша на отдых, ведь с утра предстояла напряженная боевая работа.

19 августа, не успели в небе погаснуть зори и заняться рассвет, а Валентин Фигичев уже был на командном пункте полка, где начштаба майор Матвеев с картой в руках весьма подробно указывал населенные пункты, которым нужно было уделить особое внимание, ведя воздушную разведку — Ново-Воронцовка, Ново-Павловка, Березнеговатое, — подчеркнув при этом, что нужно установить сосредоточение танковых группировок противника и его выдвижение в восточном направлении к Днепру.

С наступлением рассвета Ил-2, пилотируемый Валентином, ушел на боевое задание. Вернувшись, Фигичев доложил о результатах в штаб полка, но присутствующий при этом офицер разведотдела авиадивизии чем-то был не удовлетворен, и летчику пришлось повторно вылететь в тот же район, чтобы получить дополнительные сведения о противнике. Долго пришлось ждать возвращения разведчика, но он не вернулся.

Впоследствии было установлено, что Ил-2, пилотируемый Валентином Фигичевым, выполняя полет над группировкой войск противника, подвергся сильному зенитно-артиллерийскому огню и был подбит — летчик произвел вынужденную посадку в районе Родинского, самолет требовал ремонта.

В этот день, как и в предыдущий, основные усилия летчиков были направлены на прикрытие наземных войск на переправах в районе Берислав — Каховка; в этих целях произведено четыре групповых боевых вылета, в которых были проведены три воздушных боя с бомбардировщиками противника и при этом подбито два «юнкерса». В этих боевых вылетах принимали участие летчики Павел Крюков, Валентин Фигичев, Викентий Карпович, Константин Ивачев, Матвей Хмельницкий, Якуб Меметов, Андрей Дроздов, Леонид Крейнин, Василий Шульга, Павел Гичевский, Иван Зибин, Иван Деньгуб, Леонид Сташевский, Иван Войтенко, Даниил Никитин, Степан Супрун.

Кузьма Селиверстов и Александр Покрышкин в этот день вели непрерывное наблюдение за передвижениями и действиями противника в районе Ново-Павловка — Ново-Ивановка — Херсон — Николаев.

Войска 9-й армии продолжали отходить и переправляться на левый берег Днепра. 55-му истребительному авиаполку была поставлена задача во взаимодействии с 4-м ИАП непрерывным патрулированием в воздухе в районе движения войск не

допустить вражеской авиации в район сосредоточения и переправы войск армии и ее воздействия по войскам на переправах. Одновременно требовалось вести наблюдение за передвижением и местами сосредоточения гитлеровских войск.

От технического состава потребовался максимум усилий, чтобы поддерживать в исправности необходимое количество самолетов. Старания не пропали даром — уже к утру была подготовлена четверка «чаек», на которых Василий Шульга, Якуб Меметов, Даниил Никитин и Степан Супрун поднялись в воздух и ушли на прикрытие войск и переправ. На маршруте летчики встретились со звеном Ме-109 и приняли воздушный бой. Младший лейтенант Меметов атаковал одного из «мессов» и открыл по нему огонь, но в это время его атаковал второй вражеский истребитель. Меметов резким разворотом вышел из боя на поврежденном самолете и произвел вынужденную посадку на восточном берегу Днепра, получив легкое ранение.

В течение дня патрули на «чайках», сменяя друг друга, вылетали на прикрытие наземных войск и переправ, а летчики Павел Крюков, Кузьма Селиверстов, Константин Ивачев и Викентий Карпович парами и одиночными самолетами на «мигах» вели непрерывное наблюдение за передвижениями противника в районе Березнеговатое — Снегиревка — Антоновка, где враг продолжал подтягивать свои резервы к Днепру.

Леонид Крейнин, Андрей Дроздов и Леонид Сташевский произвели два боевых вылета в составе звена «чаек» на штурмовку гитлеровских войск по дороге Бармашово — Снегиревка, бомбами и пулеметным огнем была подожжена цистерна с горючим и повреждено несколько автомашин с техникой.

В последующие дни августа Валентин Фигичев, Кузьма Селиверстов, Константин Ивачев, Викентий Карпович и Николай Лукашевич одиночными самолетами и парами вели воздушную разведку в районе Херсон — Николаев — Бармашово — Берислав. Всего было произведено 12 самолетовылетов. «Чайки» прикрывали аэродром Чаплинка. Пополнение самолетами не поступало, и полк располагал четырьмя «чайками» и одним «мигом»; в 4-м ИАП осталось четыре «чайки».

С 23 по 27 августа полк вел ограниченные боевые действия из-за недостачи материальной части и малых запасов горючего. Воздушная разведка велась одиночными «мигами» в районе Херсона, где гитлеровцы осуществляли наиболее интенсивное движение. Предпринимались периодические вылеты звеньев «чаек» на прикрытие собственного аэродрома от возможных налетов вражеской авиации. В одном из таких вылетов звена И-153 при наборе высоты у самолета Павла Гичевского отказало

управление, но летчик проявил мужество и хладнокровие: в сложной обстановке сумел произвести посадку на южной окраине аэродрома с убранными шасси и тем самым сохранил самолет.

К исходу дня в полк поступило три самолета И-16, что при наличии «чаек» позволило достаточно успешно выполнять поставленные задачи. Уже на следующий день, 24 августа, было произведено шесть боевых вылетов на штурмовку войск и перехват самолетов противника. На «миги» по-прежнему возлагались задачи по воздушной разведке, которая велась в районе Берислав — Давыдов Брод.

Как стало известно, летчик младший лейтенант Якуб Меметов, не вернувшийся с задания 20 августа, был доставлен в больницу и находится на лечении в населенном пункте Кайры-Западные в связи с ранением, полученным при вынужденной посадке.

На 25 августа в полку имелось после выхода из ремонта два «мига», три «чайки», три И-16 и один Ил-2; 4-й ИАП располагал четырьмя «мигами» и пятью «чайками». Боевая работа не велась из-за отсутствия горючего.

Следующие два дня, 26 и 27 августа, 55-й ИАП имел основную задачу совместно с 4-м авиаполком штурмовать и уничтожать войска противника на дорогах в районе сосредоточения северо-западнее Берислава. Сборная штурмовая группа в составе трех «чаек» нашего полка с летчиками Иваном Зибиным, Василием Шульгой и Павлом Гичевским, одного Ил-2 Петра Грачева, трех «чаек» и трех «мигов» 4-го авиаполка бомбами, РСами и пулеметным огнем нанесла штурмовой удар по моторизованной колонне противника по дороге в районе Давыдова Брода. В результате успешных действий уничтожено и повреждено свыше десятка автомашин, зенитная установка, возникло три очага пожара; противник оказал противодействие зенитно-пулеметным огнем. После ухода от цели, на обратном маршруте, Ил-2 был атакован парой «мессов». В результате воздушного боя штурмовик получил два прямых попадания — в фюзеляж и хвостовое оперение, на одном самолете И-153 был пробит картер мотора, у других самолетов имелись пулевые пробоины.

К исходу дня был произведен повторный вылет сборной штурмовой группы самолетов в составе двух «мигов» Степана Комлева и Александра Гросула и двух «чаек» Андрея Дроздова и Леонида Крейнина, которые совместно с четверкой «чаек» и звеном «мигов» 4-го авиаполка атаковали автоколонну по дороге Мендельдорф — Берислав. В результате атаки было повреждено и уничтожено до восьми автомашин с боеприпасами и живой силой.

28 августа с аэродрома Чаплинка летчики 55-го и 4-го истребительных авиаполков продолжали наносить бомбовые удары по вражеским войскам, создавая штурмовые группы, мобилизуя для этого все имеющиеся исправные самолеты.

Четверка «мигов» и звено «чаек» летчиков Константина Ивачева, Николая Лукашевича, Валентина Фигичева, Викентия Карповича, Ивана Зибина, Василия Шульги и Павла Гичевского совместно со звеном «чаек» и одним «мигом» 4-го авиаполка бомбами и пулеметным огнем атаковали автоколонну с боевой техникой и живой силой, двигающуюся по дороге в районе Гавриловка — Дубчаны — Саблуковка. Бомбы упали в расположении цели, противнику был нанесен значительный урон в автотранспорте и живой силе. В общей сложности на врага сброшено свыше двух десятков авиабомб АО-25 и израсходован комплект боеприпасов.

В повторном вылете звено «мигов» Федора Барышникова, Степана Комлева и Александра Гросула подвергло бомбардировке колонну вражеских войск в районе юго-западнее Ново-Костырки, пулеметным огнем атаковало скопление пехоты западнее Берислава.

Есть еще в полку летчики, даже старички, не очень много, но есть, а вот материальной части почти нет. Вся надежда на наш техсостав, на то, что они отремонтируют в течение ночи. Летать будем по очереди, ведь на каждый самолет у нас два-три летчика. Такое положение и у наших соседей: чтобы произвести боевой вылет — собираем самолеты в одну группу, в один кулак.

Ранним утром 28 августа, когда еще не было и шести часов, две «чайки» Василия Шульги и Павла Гичевского и Ил-2 майора Жизневского совместно со звеном «чаек», звеном «мигов» и одним «ишачком» 4-го авиаполка нанесли штурмовой удар бомбами, РСами и пулеметно-пушечным огнем по скоплению моторизованных войск врага в оврагах северо-восточнее Берислава. Противник открыл сильный зенитный огонь из артиллерии и пулеметов. Самолет Ил-2 получил восемь пробоин в плоскостях и фюзеляже (требовался ремонт), имелись пробоины и повреждения самолетов И-153 «чайка». Вслед за этим четверка наших «чаек», возглавляемая комэском Серафимом Солнцевым, бомбами и пулеметным огнем атаковала скопление пехоты и автотранспорта у развилки дорог севернее Берислава. Противник оказал сильное противодействие зенитно-пулеметным огнем, в результате чего на самолете Петра Грачева при посадке не выпускалась правая стойка шасси. Летчик произвел благополучную посадку на одно левое колесо.

В следующем вылете на штурмовку вражеских войск приняла

участие четверка наших «чаек», возглавляемая комиссаром Алексеем Пушкаревым, со звеном «чаек», парой «мигов» и одним «ишачком» от 4-го авиаполка, которые нанесли удар по автотранспорту и живой силе противника по дороге Тягинка — Берислав. Всего в течение дня на противника было сброшено свыше 1400 кг осколочных и фугасных бомб, израсходовано несколько комплектов реактивных снарядов и боеприпасов к пулеметам и пушкам.

В целях уничтожения самолетов противника и его личного состава 29 августа с рассвета был предпринят бомбово-штурмовой удар по аэродрому Херсон, где воздушная разведка установила базирование бомбардировочной и истребительной авиации противника.

В выполнении этой боевой задачи приняли участие «чайки» Ивана Зибина, Андрея Дроздова и Василия Шульги и Ил-2 Петра Грачева совместно со звеном «чаек», парой «мигов» и одним И-16 4-го авиаполка. При нанесении штурмового удара по вражеским самолетам и аэродромным сооружениям отличились летчики «чаек» и особенно Ил-2, которые бомбами, реактивными снарядами и пулеметно-пушечным огнем разрушили служебное здание, уничтожили и повредили несколько самолетов. По наблюдению экипажей, было отмечено четыре горящих самолета и один сильный взрыв. Самолеты были обстреляны зенитно-пулеметным огнем и вели бой с парой «мессов», которые после первой неудачной атаки вышли из боя.

К исходу дня в полку находилось в готовности четыре «чайки», один МиГ-3 и один Ил-2.

С раннего утра 30 августа эта четверка «чаек», возглавляемая лейтенантом Леонидом Крейниным, с летчиками Дроздовым, Шульгой и Гичевским, усиленная «мигом» Леонида Тетерина и «илом» майора Жизневского, нанесла бомбово-штурмовой удар по скоплению войск противника в районе северо-западнее Берислава. В районе цели летчики вели воздушный бой с группой «мессов», возвратились на свой аэродром без потерь.

После возвращения с задания и посадки группы «чаек» на аэродром Чаплинка произошел тяжелый и неравный воздушный бой севернее аэродрома. С задания возвращались три самолета ДБ-3, сопровождаемые четверкой «мигов» 182-го ИАП. Когда ДБ-3 подошли к аэродрому, истребители сопровождения пошли на посадку. В этот момент ДБ-3 были атакованы двумя парами Ме-109. В результате атаки два ДБ-3 были сбиты и горящими упали в районе аэродрома, экипажи погибли. Не возвратился с задания и один из «мигов» четверки сопровождения.

С истребителями противника, к которым подошла еще

четверка «мессов», завязался воздушный бой звена «мигов» 182-го полка и взлетевших истребителей 4-го и 55-го полков, которые оказались в очень невыгодных условиях по отношению к противнику. В результате воздушного боя атаки «мессов» были отбиты, противник потерял один самолет, но был сбит еще один МиГ-3 182-го авиаполка, летчик которого покинул самолет на парашюте.

К исходу дня три вражеских бомбардировщика сбросили бомбы на населенный пункт Чаплинка, в результате чего имелись разрушения зданий, убитые и раненые среди гражданского населения. В это же время еще два «юнкерса» с высоты 1000 метров произвели бомбометание по аэродрому Чаплинка. Жертв и повреждений не было.

После полудня 31 августа лейтенант Кузьма Селиверстов на МиГ-3 в одиночку выполнял задание по сопровождению пятерки ДБ-3, которые наносили бомбовый удар по войскам противника в районе Берислава. На обратном пути при подходе к Чаплинке Кузьма заметил, что за самолетами ДБ-3 следует звено «мессов». Чтобы дать бомбардировщикам возможность уйти от преследования, Кузьма вступил с ними в бой. При ведении боя мотор на «миге» заклинило, Селиверстов был вынужден произвести посадку в поле в районе Павловки. Летчик получил мелкие ранения, позже возвратился на свой аэродром. Бомбардировщики потерь не понесли.

На нашем участке фронта с 31 августа начали действовать 67-й и 88-й истребительные авиаполки. Несколько ранее в бой вступили 131-й ИАП на самолетах И-16, 181-й ИАП на самолетах ЛаГГ-3 и 182-й ИАП на «мигах». Но все эти полки были сильно потрепанные и нуждались в переформировании.

В конце августа основные бои в полосе Южного фронта развернулись на его правом фланге в районе Днепропетровска и на левом крыле в районе Каховки. Ожесточенные бои за днепровский плацдарм продолжались до 25 августа, после чего войскам Резервной армии пришлось его оставить.

Овладев Днепропетровском, гитлеровцы форсировали Днепр и захватили плацдарм на восточном берегу реки, где встретили упорную оборону войск 6-й армии (бывшей Резервной) под командованием генерал-майора Родиона Яковлевича Малиновского, которые остановили дальнейшее продвижение врага.

На левом фланге войска Южного фронта не смогли удержать Херсон и плацдарм у Берислава. Войска 9-й армии вели упорные бои в районе Каховки, сдерживая натиск моторизованных войск противника, не давая возможности гитлеровцам форсировать

Днепр. Однако уже в конце августа и первых числах сентября немцам удалось навести переправы через реку, перебросить передовые части и овладеть плацдармом на левом берегу в районе Каховка — Берислав.

В этот период значительно активизировала свои боевые действия и вражеская авиация. «Мессершмитты» группами по шесть-восемь самолетов перехватывали наши бомбардировщики, стали блокировать наши аэродромы с одновременной штурмовкой. Немецкая бомбардировочная авиация небольшими группами, по четыре-восемь самолетов, под прикрытием истребителей действовала по нашим аэродромам, сухопутным войскам и населенным пунктам.

ВВС Южного фронта по-прежнему ощущали острый недостаток в материальной части — на боевые задания отправлялись одиночные машины или слишком малочисленные группы, все чаще, а то и на каждый вылет приходилось объединять усилия нескольких полков.

Перед истребительными частями стояли большие задачи: сводными группами самолетов наносить штурмовые удары и уничтожать вражеские войска в районах Каховского плацдарма и их выдвижение по дорогам в восточном направлении; обеспечивать боевые действия бомбардировщиков, наносящих бомбовые удары по войскам противника на Каховской переправе; вести воздушную разведку вражеских войск в районах переправ и борьбу с немецко-фашистской авиацией.

1 сентября для сопровождения семи ДБ-3 на боевое задание в район Берислава была создана смешанная группа из трех истребительных полков — по три «чайки» от 55-го и 4-го и два «ишачка» от 88-го истребительных авиаполков.

Во втором боевом вылете сборная группа в составе трех «чаек» Алексея Пушкарева, Андрея Дроздова и Василия Шульги совместно с парой «ишачков» 67-го ИАП нанесла штурмовой удар по живой силе и технике противника на дороге Каховка — Новая Маячка. С задания не вернулся старший политрук Пушкарев, самолет которого получил повреждение от зенитного огня. В связи с невозможностью эвакуации самолета с места вынужденной посадки Пушкарев принял решение сжечь истребитель и пробираться в часть пешком.

Еще один вылет для штурмового удара по переправившимся на левый берег Днепра южнее Каховки войскам противника произвели на «чайках» Иван Зибин и Павел Гичевский.

2 сентября полк выполнял боевые задачи во взаимодействии с 4-м и 88-м истребительным авиаполками: пара «чаек» Шульги и Дроздова, четверка самолетов И-16 4-го и 88-го ИАП

сопровождали девятку СБ, которые действовали по войскам противника в районе Каховки.

В полдень этого дня пара И-153, пилотируемая капитаном Солнцевым и лейтенантом Крейниным, совместно с четверкой И-16 4-го и 88-го ИАП бомбами и пулеметным огнем атаковала гитлеровские колонны в районе западнее Каховки. После сброса бомб и обстрела пулеметным огнем наши летчики были атакованы группой «мессов», с которыми пришлось вступить в воздушный бой. Обе «чайки» были подбиты и на аэродром не возвратились, произведя вынужденную посадку в поле, при этом один самолет сгорел. Оба летчика возвратились домой на попутном транспорте.

О том, насколько тяжелое положение сложилось с материальной частью, говорит пример 4 сентября, когда около 5.30 утра один-единственный «миг» полка, который пилотировал Матвей Хмельницкий, три «чайки» и один «ишачок» 4-го ИАП, шесть «ишачков» 88-го и два «мига» 181-го авиаполков стартовали на штурмовку пехоты, артиллерии и автотранспорта противника по дороге Ново-Николаевка — Берислав.

В этот день было получено распоряжение направить в Москву группу летчиков за получением новых самолетов. Убывающую летную группу возглавил командир полка майор Иванов, с ним на самолете Ли-2 убыли Александр Покрышкин, Константин Ивачев, Кузьма Селиверстов, Павел Крюков, Леонид Тетерин и другие летчики. Несколько позднее в Москву за самолетами были командированы лейтенант Леонид Крейнин, младший лейтенант Андрей Дроздов и летчик 4-го ИАП лейтенант Гоман.

Командировка у летчиков сложилась по-разному. Группа майора Иванова, получив «миги» и повидав столицу, возвратилась на аэродром базирования на новых самолетах. Группа лейтенанта Крейнина к месту командировки прибыла во второй половине сентября и самолеты получить не смогла в связи с тем, что завод был эвакуирован и продукцию не выпускал. Крейнин со своей группой был отправлен на другую базу, где они получили три самолета Як-7. Это были двухместные учебные истребители, переоборудованные в боевые путем установки вооружения — пушки и крупнокалиберных пулеметов. На этих самолетах летчики перелетали на аэродром Ступино, где формировался 172-й истребительный авиаполк. В нем нашим летчикам предложили хорошие должности, так как они уже имели солидный боевой опыт: лейтенанту Крейнину — должность комэска, Дроздову и Гоману — заместителей командира эскадрильи. Впоследствии Александр Покрышкин назовет их дезертирами…

Вначале комэск Крейнин со своим заместителем Дроздовым

занимались формированием эскадрильи и вводом в строй совсем еще молодых летчиков. 7 ноября 41-го Крейнин и их эскадрилья с подмосковного аэродрома Быково принимала участие в прикрытии парада на Красной площади, после чего в составе 172-го ИАП принимала участие в боевых действиях на Западном фронте и отражении налетов фашистских бомбардировщиков на Москву.

В конце ноября — начале декабря в одном из боевых вылетов звено, которое вел Крейнин, а в качестве одного из ведомых шел Андрей Дроздов, выполняло особое задание командования. С боевого задания не вернулся ни один самолет. Огнем зенитной артиллерии противника сначала был подожжен левый ведомый, затем был сбит и погиб Андрей Дроздов, самолет которого врезался в землю в расположении зенитной батареи противника. Один из снарядов попал в самолет Крейнина, который получил тяжелое ранение в ногу. Леонид, перетянув на свою территорию с заглохшим мотором, упал на поляне в лесу; самолет сгорел, летчик был направлен в госпиталь и после лечения остался инвалидом.

Младший лейтенант Дроздов Андрей Евдокимович родился в 1915 году в городе Витебске в рабочей семье. Закончил Минский аэроклуб и поступил в Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков, которую закончил в 1938 году. Служил в авиачастях на Украине, в 55-й авиаполк прибыл с начала его формирования. В боях принял участие с первого дня Великой Отечественной войны, произвел около 100 боевых вылетов на штурмовку войск противника, прикрытие аэродромов и наземных войск, в боях проявил смелость, отвагу и мужество.

Еще до убытия летчиков на авиазавод, в конце августа, была предпринята попытка поправить дела по восстановлению самолетного парка путем ремонта неисправных самолетов в стационарных авиамастерских. В этих целях комэск Константин Ивачев получил задание перегнать звено «мигов» в Крым, в мастерские Качинского военного авиаучилища. Самолеты были настолько изношенными и потрепанными, что было страшно поднимать их в воздух, но делать было нечего, и перегон совершился. В нем пришлось принять участие и мне, третьим летчиком был Теминдор Паскеев.

Тройка «мигов» взлетела с аэродрома Чаплинка и направилась в сторону Симферополя. С самого начала полета на моем самолете стала перегреваться вода, что-то не ладилось и у Паскеева — его самолет рыскал из стороны в сторону, но мы упорно держались своего ведущего и продолжали полет. Когда впереди нас появились крымские горные массивы и мы подлетели

к Симферополю, младший лейтенант Паскеев не рискнул лететь дальше и произвел посадку на ближайшем аэродроме. Мы с Ивачевым парой продолжили полет вдоль горного ущелья, где трудно было рассчитывать на благополучный исход в случае вынужденной посадки. Время от времени мне приходилось убирать газ и охлаждать мотор на планировании, ибо стрелка термометра охлаждающей жидкости доходила до красной черты. Так мы дотянули до Севастополя.

Рядом с городом был расположен аэродром морской авиации, где мы и произвели посадку. После краткой передышки комэск взлетел и пошел на Качинский аэродром, а мне пришлось сделать примерно часовой перерыв для охлаждения мотора, но это не дало положительных результатов. Когда я снова взлетел, подняв самолет, чтобы не врезаться в горы, двигатель потерял тягу. «Миг» не набирал высоту и еле держался в воздухе. Пришлось «блинчиком», у самой земли, произвести разворот к морю, где была более ровная местность, и в таком положении продолжать полет в сторону Качи, до которой было около 20 километров.

За два-три километра до аэродрома впереди показалось ровное зеленое поле, и я легко вздохнул — при необходимости будет где приземлиться. Однако радоваться было слишком рано: путь преграждала высоковольтная линия, и, не долетая до нее, пришлось приземлиться и продолжать путь по земле с работающим мотором, как на автомашине. У самой высоковольтной линии оказалось, что лопасти винта могут зацепить за провода. Я был вынужден выключить мотор, бросить самолет и продолжать путь пешком — благо совсем близко были видны здания училища. Ремонтных мастерских на месте не оказалось — они были эвакуированы, как и само училище. Вокруг было безлюдно и тихо, будто нет никакой войны. Мы довольствовались тем, что искупались в море и выпили у местных жителей по стакану прекрасного крымского вина. На аэродроме мы нашли два брошенных старых «ишачка» первых выпусков, без бронеспинок и протектора бензобаков, на которых на следующий день возвратились в свою часть в Геническ. Три подлежащих ремонту «мига» были потеряны, а ведь для нас это было целое богатство…

В Геническе на аэродроме продолжались тренировочные полеты молодого пополнения, переучивание их на новую материальную часть. Многие новички уже успешно участвовали в боевых вылетах, однако их летное совершенствование в связи с отсутствием самолетов продвигалось довольно медленно.

Остаток дня в Геническе мне удалось провести вместе с Федором Барышниковым и Степаном Комлевым на лодочке в

Азовском море. Это были незабываемые мгновения отдыха после напряженной боевой работы и неудачного полета по перегонке самолетов в Крым.

Не обошлось и без курьеза. В приподнятом настроении, вооружившись немудреной закуской, приобретенной в магазине, мы втроем сидели в лодочке и любовались гладью голубых вод Азовского лимана, приближаясь к Арбатской стрелке и огибая ее в северо-восточном направлении. Косяки рыбной мелюзги все чаще встречались впереди лодки, как бы преграждая нам путь. Мы бросали свои сумрачные взгляды на город вдали, думая о том, что скоро придется покинуть эти золотые, полные спокойствия места, расстаться с неописуемой красотой вечернего моря и минутным удовольствием отдыха. Наступили сумерки, приближалась ночь…

На носу лодки сидел Степан, Федор устроился на корме, а мне выпал жребий поработать веслами. Когда наше «путешествие» подходило к концу, и мы направились к берегу, Степан изъявил желание подменить меня на веслах, чему я не стал возражать. В тот момент, когда мы менялись местами, лодка покачнулась, и оба рухнули за борт в довольно прохладную воду. Федор Барышников, придя к нам на помощь, помог подняться в лодку. Добираться в город в таком мокром виде не хотелось, и мы решили причалить к зеленому островку, на котором виднелась рыбацкая избушка. Ее гостеприимный хозяин оказал нам всяческую помощь, дав возможность отжать одежду и просушиться у огня. Поздно вечером мы возвратились к себе в гостиницу, а на следующий день усердно чистили от ржавчины покрасневшее личное оружие. И вновь на фронт…

Когда я утром пришел на аэродром, то убедился, что мой старенький «ишачок» уже кто-то угнал. Я не стал завидовать летчику, который улетел на нем на боевое задание, уж слишком этот «ишачок» был уязвим…

На 5 сентября в полку остался единственный исправный самолет Ил-2, на котором в течение дня попеременно летали заместитель командира полка майор Жизневский и младший лейтенант Грачев. Боевые действия «ил» вел в сводных группах других полков, нанося штурмовые удары по войскам противника в районе Берислав — Каховка. В этот день с утра группа в составе Ил-2, пилотируемого Петром Грачевым, двух «мигов» 4-го ИАП, одного «ишачка» 131-го ИАП и двух «лаггов» 181-го ИАП штурмовала гитлеровцев на переправе. Особенно отличился Грачев на своем «иле» — бомбами, РСами и пулеметно-пушечным огнем разрушил переправу, уничтожил большое количество техники и живой силы врага.

К полудню вышедшими из ремонта «мигами» было произведено два боевых вылета на перехват вражеских самолетов и прикрытие железнодорожного эшелона на станции Ново-Алексеевка. Повторный вылет на уничтожение живой силы и автотранспорта противника в районе Каховки совершен сводной группой в составе И-16, пилотируемого летчиком 55-го ИАП сержантом Иваном Деныубом, трех МиГ-3 и одной «чайки» 4-го ИАП, двух «мигов» 181-го ИАП. В районе цели истребители вели воздушный бой с четверкой Ме-109.

К исходу дня, в 18.00, сводной группой истребителей был предпринят еще один штурмовой удар по вражеским войскам в районе Каховки. В группу входили Ил-2 Григория Жизневского и Миг-3 Александра Гросула от 55-го ИАП, один «миг» и три И-16 от 4-го ИАП и шесть И-16 от 88-го полка. В результате успешной атаки было повреждено и уничтожено значительное число автотранспорта, военной техники и живой силы гитлеровских войск.

В этот день противник дважды бомбил аэродром и населенный пункт Чаплинка, в налетах участвовало по четыре «хейнкеля» с истребительным прикрытием. При бомбардировке аэродрома получил тяжелое ранение от осколков бомб техник звена воентехник 2 ранга Лужецкий Николай Никитович, который 10 сентября скончался в госпитале села Армянск, где и был похоронен.

6 сентября летчики полка вели активные боевые действия, располагая значительным количеством самолетов МиГ-3, поступивших из ремонтных органов и перегнанных с завода летным составом. Ранним утром, когда еще занималась заря, восьмерка «мигов», пилотируемых Фигичевым, Ивачевым, Лукашевичем, Карповичем, Хмельницким, Комлевым, Барышниковым и Гросулом, совместно с шестеркой «лаггов» 170-го ИАП предприняла штурмовой удар по вражескому аэродрому в районе Херсона. Бомбами, РСами и пулеметно-пушечным огнем было уничтожено и повреждено свыше десятка самолетов, вызваны очаги пожаров. На обратном маршруте группа истребителей атаковала войска противника южнее населенного пункта Мало-Каховка. Здесь же была встречена шестерка Ме-109 и проведен воздушный бой, в котором Константином Ивачевым и мной были сбиты два «месса». Вражеские самолеты упали на правом берегу Днепра, остальные, не вступая в бой, удалились в западном направлении.

Одновременно на боевое задание поднялась еще одна сборная группа — Ил-2 Петра Грачева, И-16 Сергея Коннова, один «миг» и три «ишачка» 4-го и пять «ишачков» 88-го авиаполков. Эта

группа атаковала бомбами и пулеметным огнем технику и живую силу противника в районе Каховки. В районе цели летчики встретили сильное противодействие со стороны противника, который открыл сильный огонь из «эрликонов» и зенитных пулеметов, однако все экипажи возвратились на свои аэродромы. В результате штурмовки возникли очаги пожаров, было уничтожено и повреждено до полутора десятка единиц автотранспорта.

В это же время лейтенант Селиверстов в паре с Паскеевым вел воздушную разведку в районе Каховка — Британы — Ярмаки. Разведчики были обстреляны сильным зенитным огнем из района Каховки.

Удары по противнику продолжались. Ил-2 Григория Жизневского и «миг» Бориса Комарова совместно с одним МиГ-3, одним И-153 и двумя И-16 4-го ИАП, тремя И-16 88-го ИАП произвели штурмовой налет на войска противника, двигавшиеся по дороге Каховка — Ново-Каменка. Было уничтожено и повреждено значительное количество транспорта. При отходе от цели истребители вели воздушный бой с группой «мессов». После активных атак наших истребителей противник уклонился от боя и ушел в западном направлении.

Звено «мигов», пилотируемых Константином Ивачевым, Николаем Лукашевичем и Викентием Карповичем, барражировало в воздухе, прикрывая аэродром от налета вражеской авиации. Во время патрулирования три «юнкерса» пытались прорваться на аэродром, но, заметив патрулирующих истребителей, стали разворачиваться и уходить в сторону Днепра, сбросив бомбы в поле. Это им не удалось — один из Ю-88, атакованный Ивачевым и мной, был сбит и горящим упал в районе Богдановка, второй, преследуемый Лукашевичем, был сильно подбит и со снижением и дымом скрылся за Днепром.

Не давая передышки врагу, четверка «мигов» Валентина Фигичева, Степана Комлева, Матвея Хмельницкого и Александра Гросула бомбами и пулеметным огнем атаковала моторизованную колонну противника на дороге Черная Долина — Ново-Каменка. В результате было уничтожено и повреждено несколько автомашин с живой силой.

Также было произведено два вылета на разведку в целях установления движения вражеских резервов к переправе. Звено МиГ-3, пилотируемых Крюковым, Тетериным и Паскеевым, вело разведку войск противника в районе Меловое — Тягинка — Берислав и выдвижения его из района Каховки на восток. Спустя три часа сборное звено «мигов» Кузьмы Селиверстова, Степана Комлева и лейтенанта Украинцева из 4-го ИАП произвело

повторную разведку гитлеровских войск в том же районе. При выполнении задания в районе Каховки разведчики встретили и атаковали вражеский Хш-126. Лейтенант Селиверстов двумя атаками сбил «хеншеля», который в дыму пошел к земле и упал севернее Берислава. Один «миг» с летчиком Виктором Украинцевым в связи с повреждением произвел вынужденную посадку южнее аэродрома Доренбург.

По данным разведки, было установлено, что немецкие моторизованные войска продолжают движение с направления Херсон — Снегиревка на Берислав, к переправе, и сосредоточиваются к югу и востоку от Каховки. Обнаружено выдвижение немецких войск из района Каховки в трех направлениях: на Перекоп по дороге Каховка — Чаплинка, в направлении Геническа и Нижние Серогозы. Движение немецких моторизованных войск по дороге в направлении Перекопского перешейка стало угрожать базированию авиационных частей в районе Чаплинки, и командование авиадивизии приняло решение передислоцироваться на другой аэродром.

Ко второй половине дня четверка «мигов» летчиков Крюкова, Тетерина, Барышникова и Гросула выполняла задачу по сопровождению группы бомбардировщиков Су-2, которые нанесли бомбовый удар по войскам противника в районе переправы у Берислава.

К исходу дня шестерка МиГ-3, пилотируемая Фигичевым, Карповичем, Хмельницким, Ивачевым, Лукашевичем и Комлевым, сопровождала вторую группу Су-2, действующую повторно в том же районе. Всего в этот день полк, выполняя задачи на воздушную разведку, сопровождение бомбардировщиков и штурмовку войск противника, ограниченным числом самолетов и летчиков произвел свыше 50 боевых вылетов.

На следующий день, 7 сентября, полк с утра перебазировался на аэродром Доренбург (Чкалов), с которого вел боевую работу. Однако, имея ремонтную базу на аэродроме Геническ, где восстанавливалась материальная часть, одновременно выполнял боевые вылеты и с аэродрома Геническ. На аэродроме Доренбург 55-й ИАП базировался до 11 сентября и выполнял боевые задачи на воздушную разведку вражеских войск, прикрывал наземные войска, обеспечивал боевые действия бомбардировщиков и в составе сборных групп штурмовал фашистские войска.

Мне, автору этих строк, была поставлена задача парой самолетов с Теминдором Паскеевым произвести разведку переправы у Берислава, установить наличие войск на переправе и плотность зенитно-артиллерийского прикрытия, просмотреть дорогу Каховка — Нижние Серогозы и движение войск

противника по ней. Успешному выполнению поставленной задачи способствовало наличие кучевых облаков до восьми баллов, что позволило скрытно под нижней кромкой облаков подойти к цели. Стоило только выйти из-под облаков, как мгновенно по нашей паре «мигов» был открыт ураганный огонь — пришлось снова прикрываться облачностью. Этой разведкой было установлено интенсивное движение войск по переправе, которая была скрыта от наблюдения под тонким слоем воды, и мощное прикрытие переправы — зенитно-артиллерийские установки всех калибров.

На обратном маршруте полета было зафиксировано, что войска противника продолжают движение к линии фронта по дороге на Нижние Серогозы и населенный пункт Червоный Перекоп, занятый противником, что в сорока километрах от аэродрома Доренбург.

Вторая пара «мигов» вела воздушную разведку в районе Любимовка — Мало-Каховка — Черноморовка. Выполнив задание, разведчики возвращались на свой аэродром. Матвей Хмельницкий, будучи в паре ведомым летчиком, находился по отношению к ведущему сзади и выше. В районе Аскания-Нова, уже над своей территорией, его «миг» был атакован четверкой вражеских истребителей и сбит — самолет сгорел, летчик погиб. Когда ведущий летчик произвел посадку без ведомого, потерю его объяснил тем, что Матвей Хмельницкий отстал от него в районе Аскания-Нова, что он не видел истребителей противника и воздушного боя. Воздушный бой с земли наблюдали артиллеристы и пехотинцы, они же собрали останки летчика и с помощью колхозников похоронили на кладбище Аскания-Нова. Обстоятельства гибели Матвея Хмельницкого, по рассказам очевидцев, заключались в следующем.

Когда пара «мессов» ринулась на одиночный советский самолет, летчик своевременно заметил опасность и резким боевым разворотом ушел из-под огня истребителей противника. Заметив впереди и несколько выше себя еще пару Ме-109, Хмельницкий, долго не раздумывая, атаковал их. Огненная трасса прошила одного «месса», и он, объятый дымом, пошел к земле. Увлекшись атакой, Матвей не заметил, как первая пара «мессов» развернулась и со стороны солнца вторично атаковала его самолет. По-видимому, вражеская очередь поразила пилота, и «миг», охваченный пламенем, вместе с летчиком упал на землю и сгорел.

Матвей Иванович Хмельницкий родился в 1918 году в городе Смолевичи Минской области. В 1938 году окончил Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков. Служил в частях ВВС, летал на самолетах И-16, И-15бис, И-153 и в канун

войны освоил новый истребитель МиГ-3, на котором и принял участие в боях с первого дня войны. Всего за два с половиной месяца войны он успел совершить свыше 120 боевых вылетов, участвовал во многих воздушных боях, в которых уничтожил четыре вражеских самолета, нанес врагу большие потери в боевой технике и живой силе.

В очередной боевой вылет на сопровождение группы бомбардировщиков Су-2 в район Каховки взлетело звено «мигов» Константина Ивачева, Кузьмы Селиверстова и Николая Лукашевича. Выполнив задание, летчики возвращались на свой аэродром и в районе Ново-Каменки были подвергнуты нападению группы Ме-109. Ведя ожесточенный неравный бой, Ивачев и Лукашевич в одновременной атаке сбили двух «мессершмиттов», которые упали в районе населенного пункта Натальевка. Лейтенант Селиверстов поджег еще одного «месса», который упал в том же районе. Потеряв три самолета, немцы поспешили выйти из боя. Из-за полного израсходования горючего Кузьма Селиверстой благополучно произвел вынужденную посадку в поле — самолет и летчик не получили повреждений.

8 сентября летчики вели воздушную разведку и обеспечивали боевые действия бомбардировщиков. Пара «мигов» Фигичев — Карпович вела воздушную разведку в районе Любимовка — Давыдов Брод — Берислав. Вторая пара Павла Крюкова и Леонида Тетерина обследовала район Кочкаровка — Снегиревка — Каховка. По полученным разведданным, самолетами Су-2 был предпринят бомбовый удар в районе Каховки, для их сопровождения вылетала сборная группа истребителей: звено «мигов» Фигичева, Карповича и Лукашевича и восьмерка МиГ-3 170-го истребительного полка. Все самолеты возвратились на свою базу.

В следующий день полк вел ограниченную боевую работу по причине плохих метеоусловий. Дважды парами «мигов» вылетал на воздушную разведку вражеских войск и в составе сборных групп обеспечивал боевые действия бомбардировщиков.

Воздушной разведкой было установлено большое сосредоточение бомбардировочной и истребительной авиации противника на аэродроме Володьевка. В целях уничтожения самолетов противника на аэродроме была собрана вся материальная часть 20-й смешанной авиадивизии. На рассвете 10 сентября в воздух поднялись 12 «мигов» 55-го ИАП с летчиками Ивачевым, Лукашевичем, Барышниковым, Фигичевым, Карповичем, Комлевым, Селиверстовым, Гросулом, Крюковым, Тетериным, Комаровым и Паскеевым, пять «ишачков» и один Ил-2 4-го ИАП, восемь «ишачков» 131-го ИАП и четыре «лагга» 170-го

авиаполка.

При подлете к Днепру истребители встретили неблагоприятные метеоусловия — сильный сплошной туман закрывал район цели. Командир группы принял решение прекратить дальнейший полет к аэродрому и нанести штурмовой удар по запасной цели — скоплению войск в районе северо-восточнее Любимовки. Это был незабываемый по своей организованности высокоэффективный штурмовой удар, мы застигли противника врасплох — молчали зенитки, в результате штурмовки все смешалось в дыму, пыли и пожарах, взрывались боеприпасы, горели автомашины и цистерны с горючим. Гитлеровцы потеряли большое количество транспорта, боеприпасов, техники и живой силы.

К исходу дня шестерка «мигов» с летчиками Барышниковым, Лукашевичем, Карповичем, Комаровым и Украинцевым, возглавляемая Валентином Фигичевым, совместно с тремя «лаггами» 170-го ИАП сопровождала группу Су-2 в район Ново-Николаевки, где «сухие» наносили бомбовый удар по скоплению вражеской техники и живой силе. В районе цели гитлеровцы вели сильный зенитный огонь, затем группа «мессов» попыталась атаковать бомбардировщики. «Миги» и «лагги», не вступая в бой, короткими атаками отражали нападение. В одной из таких атак автору этих строк удалось сразить одного «месса». Меткая очередь из пулеметов по кабине вражеского самолета оказалась смертельной для летчика — Ме-109 свалился на крыло и беспорядочно пошел к земле.

Еще один «месс» был сбит Валентином Фигичевым. Он с дымом и резким снижением ушел в устье Днепра, где и упал на землю. Самолеты-бомбардировщики без потерь возвратились на свой аэродром.

С боевого задания не вернулись старший политрук Федор Барышников, который произвел вынужденную посадку в районе совхоза «Червона степь», МиГ-3 летчика Украинцева и один «лагг» летчика Иваненко. На следующий день Федор Барышников возвратился на свой аэродром.

В этот день летчики вели ограниченную боевую работу ввиду сложных метеоусловий. Одиночными самолетами и парами МиГ-3 вели воздушную разведку гитлеровских войск в районе Бреслав — Любимовка — Черная Долина. Шестерка и девятка «мигов» дважды стартовали на сопровождение бомбардировщиков, но из-за плохих метеоусловий возвращались с задания.

Уже к исходу дня восьмерка «мигов», возглавляемая Фигичевым, с летчиками Комлевым, Карповичем, Лукашевичем, Паскеевым и Гросулом предприняла штурмовой удар по

автотранспортной колонне, следовавшей по дороге Лукьяновка — Червоный Чепрак. Было разбито и повреждено до десяти автомашин с боеприпасами и техникой.

При взлете с аэродрома Доренбург на боевое задание на самолете МиГ-3 был атакован фашистскими истребителями и погиб командир звена младший лейтенант Борис Комаров, горящий самолет которого упал в районе аэродрома.

Комаров Борис Георгиевич родился в 1916 году в селе Кирябинское Усалинского района Башкирской АССР. Русский. В Красной Армии с 1938 года. Окончил Военную школу летчиков в 1939 году и в том же году был направлен для дальнейшей службы в 55-й истребительный авиаполк. Был назначен командиром звена. В боях принял участие с первого дня Великой Отечественной войны, совершил свыше 80 боевых вылетов на все виды боевых заданий. Летчик был похоронен 10 сентября 1941 года в совхозе Доренбург (Чкалов).

11 сентября летчики полка парами «мигов» вели воздушную разведку, сопровождали на боевое задание бомбардировщиков и штурмовали вражеские войска.

Во второй боевой вылет на воздушную разведку в район Дмитриевка — Любимовка — Малая Маячка вылетел на МиГ-3 старший политрук Барышников в паре с «лаггом» 170-го ИАП. На маршруте полета летчики встретили двух «мессов», с которыми вступили в воздушный бой. После первых атак самолет Барышникова был подбит; не имея зрительной связи с напарником, он вышел из боя, произвел посадку у населенного пункта Гоголевка и в этот же день возвратился на свой аэродром.

Во второй половине дня летчики произвели два боевых вылета. Сборная группа из трех И-16 (Коннов, Зибин и Сташевский), одной «чайки» Василия Шульги, пары «лаггов» 170-го ИАП и четырех И-16 131-го ИАП сопровождала группу самолетов Су-2 на бомбардировку войск противника в район Каховки, где летчики вели воздушный бой с четверкой «мессов».

Вторая группа, состоящая из шести «мигов» летчиков Фигичева, Карповича, Ивачева, Лукашевича, Крюкова и Паскеева совместно с двумя «мигами» 170-го ИАП выполняла задание по штурмовке немецких войск в районе населенного пункта Ново-Украинка. Противник оказал противодействие зенитно-пулеметным огнем.

Когда зашло солнце и наступили сумерки, командир полка майор Иванов поставил перед летным и техническим составом задачу. «Не исключена возможность, — сказал он, — прорыва передовых разведывательных отрядов противника в район аэродрома, поэтому в течение ночи летному составу быть в

готовности в любой момент подняться в воздух для вывода материальной части из-под удара и нанесения удара по врагу, находиться в самолетах; техническому составу для отражения нападения вражеских групп, используя для этого все имеющиеся огневые средства противодействия, находиться у своих самолетов».

Ну, что ж, война есть война — на ней бывает всякое! Приказ есть — нужно его выполнять. Так думал каждый из нас в тяжелую минуту — летчик, техник, моторист. У нас, летчиков, была только одна забота: как будем пилотировать самолет, если никто из нас не летал ночью? Мы начали обдумывать все варианты и возможности такого ночного полета, благо нет худа без добра — полный и чистый диск луны вполне достаточно освещал местность. Однако ночь прошла спокойно.

Наступал рассвет. Мы поднялись в воздух и взяли курс на новую точку базирования. Технический состав, собрав свое имущество, погрузился на автотранспорт и также покинул Доренбург.

12 и 13 сентября полк вел боевую работу с аэродрома Сивашское, что в 25 километрах северо-западнее Геническа, выполняя задачи по воздушной разведке, нанесению штурмовых ударов по войскам противника, прикрытию наземных войск на поле боя и в районах сосредоточения.

Группа самолетов в составе пяти «мигов» и четырех И-16 с летчиками Федором Захаровым, Степаном Комлевым, Николаем Лукашевичем, Викентием Карповичем, Сергеем Конновым, Иваном Зибиным, Степаном Супруном и Леонидом Сташевским, возглавляемая Константином Ивачевым, предприняла боевой вылет на штурмовку гитлеровских войск. Бомбами и пулеметным огнем летчики атаковали колонну автотранспорта на дороге в районе Ново-Каменка, после чего барражировали в районе расположения своих войск, прикрывая их от ударов вражеской авиации. В районе Рубановка — Большая Благовещенка — Софиевка наземные войска прикрывало звено «мигов» Павла Крюкова, Леонида Тетерина и Теминдора Паскеева.

Тогда же состоялась приятная для меня встреча: в полк прибыл летчик лейтенант Иван Петрович Назаров, мой однокашник — мы оканчивали военное училище в одной летной группе, а теперь нам вместе предстояло драться с врагом.

Второй боевой вылет на штурмовку гитлеровских войск произвела группа в составе пятерки «мигов», пятерки «ишачков» и пары «чаек», и в этот полет мы пошли вместе с Иваном Назаровым. В боевых порядках следовали Валентин Фигичев, Кузьма Селиверстов, Федор Барышников, Сергей Коннов, Иван

Зибин, Иван Степанов, Данила Никитин, Леонид Сташевский, Василий Шульга и Павел Гичевский. В районе Любимовки была перехвачена колонна автотранспорта с бронемашинами, на которую истребители обрушили залп реактивных снарядов и осколочных бомб. В повторном заходе штурмующая группа атаковала вражескую колонну пулеметно-пушечным огнем, в результате в колонне возникли пожары, было уничтожено и повреждено значительное количество автомашин и бронетранспортеров. После выхода из атаки группа истребителей направилась в район прикрытия наземных войск Рубеновка — Большая Благовещенка.

С раннего утра 13 сентября группа самолетов в составе Ил-2 майора Жизневского, пяти И-16 и одной «чайки», пилотируемых Сергеем Конновым, Иваном Зибиным, Леонидом Сташевским, Василием Щульгой, Иваном Деныубом и летчиком 4-го ИАП Сидоровым, нанесла штурмовой удар по гитлеровским войскам в районе Новая Маячка — Большие Копани. Огневому воздействию подверглись живая сила, боевая техника и автотранспорт. При подходе к цели была замечена пара «мессов», которая пыталась атаковать самолет Ил-2, но была отогнана «ишачками» и скрылась в западном направлении. При штурмовке вражеских войск противник вел сильный огонь из малокалиберной зенитной артиллерии и пулеметных установок.

С задания не вернулся Ил-2 с летчиком майором Жизневским. По докладу экипажей, он был сбит зенитным огнем во время атаки войск противника. Один самолет И-16 получил повреждение — Иван Зибин был легко ранен и произвел посадку с убранными шасси.

Позднее в этот день четверка «мигов», четверка «ишачков» и одна «чайка» Кузьмы Селиверстова, Степана Комлева, Павла Крюкова, Леонида Тетерина, Сергея Коннова, Павла Гичевского, Василия Шульги и прикомандированных летчиков 4-го ИАП Ищука и Гуляева совместно с четверкой И-16 88-го ИАП предприняли атаку легких танков, автомашин и мотоциклистов противника на дороге южнее Чаплинки.

При возвращении на свой аэродром в районе Сивашского истребители атаковали и сбили вражеский бомбардировщик Хе-111, однако прикрывающий его «мессершмитт» сбил атакой сверху самолет Кузьмы Селиверстова. Наш истребитель упал и сгорел на южной окраине села Сивашское, лейтенант Селиверстов, воспользовавшись парашютом, благополучно приземлился в районе аэродрома. Вторая группа истребителей вела воздушный бой с шестью «хейнкелями» и четверкой «мессов», бомбившими населенный пункт Ново-Троицкое.

Летчиками 88-го ИАП был сбит еще один вражеский бомбардировщик.

С гибелью майора Жизневского наш 55-й истребительный полк понес тяжелую утрату.

Григорий Васильевич Жизневский родился в 1910 году на хуторе Наумовский Нежинского района Черниговской области. В Красной Армии с 1931 года. Окончил военную авиационную школу в 1934 году, один из старейших кадровых летчиков, прошедших все ступени служебной лестницы. В полк прибыл с первого дня его формирования в звании капитана на должность комэска. Владея хорошими организаторскими способностями, он вложил немало труда и знаний, чтобы превратить эскадрилью в крепкую боевую единицу. В начале 1941 года ему было присвоено звание майор и он был выдвинут на должность заместителя командира полка.

В предвоенные дни Жизневский много сделал для повышения боевой готовности части и совершенствования выучки летного состава. Дисциплинированный и требовательный командир, летающий на всех типах самолетов, состоящих на вооружении в полку, в совершенстве владел техникой пилотирования.

В боях принял участие с первого дня Великой Отечественной войны, систематически совершая боевые вылеты на штурмовку войск противника и воздушную разведку, в которых проявил себя мужественным и грамотным воздушным бойцом и командиром.

Здесь, на аэродроме Сивашское, в полку были проведены реорганизационные мероприятия. Была вновь создана 1-я эскадрилья, командиром которой стал старший лейтенант Константин Ивачев. Заместителем комэска стал старший политрук Федор Барышников, а комиссаром был назначен младший воентехник Михаил Барышев. В состав эскадрильи вошли летчики Леонид Тетерин, Степан Комлев, Николай Лукашевич, Викентий Карпович и Федор Захаров, технический состав возглавили младший воентехник Щеглов Константин Иванович и воентехник 2 ранга Дурнов Николай Васильевич.

Претерпела изменения и приобрела новую организационную структуру и 2-я эскадрилья. В командование ею вступил младший лейтенант Валентин Фигичев, заместителем комэска был назначен лейтенант Кузьма Селиверстов — один из самых боевых командиров звеньев. Обязанности комиссара эскадрильи были возложены на политрука Горюнова Алексея Матвеевича, летный состав был представлен командиром звена старшим лейтенантом Александром Покрышкиным, младшим лейтенантом Александром Гросулом, лейтенантами Иваном Назаровым и Иваном Шуйцевым. Техническим составом руководили

воентехники 1 ранга Запорожец Кузьма Сергеевич и Борисов Иван Семенович.

Из летного состава 3-й и 4-й эскадрилий оставались в строю и продолжали вести боевую работу комэск капитан Серафим Солнцев, старший политрук Алексей Пушкарев, старшие лейтенанты Павел Крюков и Сергей Коннов, лейтенанты Алексей Сдобников и Иван Зибин, младшие лейтенанты Петр Грачев, Павел Гичевский, Теминдор Паскеев и Василий Шульга.

Кроме того, в активную боевую работу начал включаться молодой сержантский состав: Иван Деньгуб, Леонид Сташевский, Иван Войтенко, Даниил Никитин, Степан Супрун, Иван Степанов, Андрей Труд.

Несмотря на упорное сопротивление наземных войск и штурмовые действия нашей авиации, противник продолжал наступление с левого берега Днепра. Тем самым создавалась угроза базированию на аэродроме Сивашское, и 55-й истребительный авиаполк 14 сентября перебазировался в район Мелитополя на аэродром Астраханка. С этого аэродрома летчики во взаимодействии с войсками 9-й армии вели боевую работу до 4 октября.

Утром 9 сентября гитлеровские войска возобновили наступление, нанося главный удар с каховского плацдарма. Войска 9-й армии в упорных оборонительных боях трое суток сдерживали атаки и продвижение превосходящих сил 11-й немецкой армии. Однако врагу удалось преодолеть сопротивление наших войск, и к исходу 12 сентября его передовые части продвинулись к Перекопскому перешейку, а 16 сентября вышли к Чонгарскому мосту и Арбатской стрелке, где были остановлены 51-й Отдельной армией, сорвавшей попытки немецкого командования прорваться в Крым через Перекоп. Войска 9-й и 18-й армий отошли к Мелитополю и заняли оборону по рубежу Днепровских плавней (к югу от Запорожья) до озера Молочное, удерживая город Мелитополь и железную дорогу Мелитополь — Запорожье.

На Мелитопольском рубеже

С 20 сентября линия фронта под Мелитополем несколько стабилизировалась. Гитлеровское командование особых активных боевых действий не предпринимало, продолжая переброску войск и боевой техники в районы западнее и южнее Мелитополя, в район Перекопского перешейка.

В последних числах сентября войска Южного фронта предприняли контрнаступление в Северной Таврии, имея целью разгромить противостоящего противника и выйти к Крымскому перешейку. Но сил для выполнения этой операции было недостаточно, и Ставка указала командующему Южным фронтом, что эти усилия несвоевременны и в настоящее время целесообразно основное внимание уделить укреплению занимаемого рубежа.

На ВВС 9-й армии возлагались задачи непрерывными штурмовыми ударами уничтожать войска противника, воспрепятствовать их передвижению и сосредоточению в населенных пунктах; воздушной разведкой вскрывать коммуникации, силы и средства войск противника и районы их сосредоточения. Важное место в боевых действиях истребителей занимало обеспечение боевых вылетов бомбардировочной авиации и прикрытие наземных войск.

В этот период характерной особенностью для нашего истребительного авиаполка было то, что в составе группы «мигов» находился один И-16, пилотируемый, как правило, кем-то из молодых летчиков, и одна «чайка», на которой летал Вася Шульга. Эти «брат с сестрой» всегда следовали на задание в паре выше «мигов», и наземные войска настолько привыкли к этому сочетанию, что уже заранее знали, какой истребительный полк идет на задание.

Уже 15 сентября сводная штурмовая группа, состоящая из 12 «ишачков» (девять от 131-го, пара от 88-го и один от 55-го полков), бомбами и пулеметно-пушечным огнем штурмовала танки и мотопехоту, совершавшую марш по дороге Отрада — Сивашское — Петровка. В результате успешных действий противнику были нанесены значительные потери в живой силе и боевой технике. При открытии противником зенитного огня была подавлена одна зенитная установка.

Прошла еще одна сентябрьская ночь, но боевое напряжение все больше увеличивалось. С утра летчики выполнили три боевых вылета в составе пар на воздушную разведку гитлеровских войск в районе Петровка — Ново-Троицкое, затем дважды поднимались

в воздух четверки МиГ-3 на штурмовые удары по противнику. Сборная группа из пяти «мигов» совместно с тремя И-16 от 131-го ИАП сопровождала бомбардировщики в район Доренбурга. Выполнив задачу по сопровождению, когда бомбардировщики отошли от цели, истребители, снизившись, бомбами и пулеметным огнем сами атаковали вражеские войска.

С рассветом 17 сентября старший лейтенант Константин Ивачев со Степаном Комлевым, Федором Барышниковым и Федором Захаровым на «мигах» поднялись в воздух и следовали в район Ново-Троицкое — Доренбург — Ивановка, где вели наблюдение за коммуникациями противника и дислокацией войск в населенных пунктах. Вражеские зенитки вели интенсивный огонь из «эрликонов», самолет Комлева получил повреждения. На посадке у истребителя сложились шасси, самолет требовал ремонта.

Очередной вылет на воздушную разведку выполнялся парой Крюков — Карпович. Перед разведчиками стояла задача вскрыть интенсивность движения и характер перевозок противника по дорогам в районе Рубановка — Серогозы — Акимовка. В это время Леонид Тетерин с Петром Грачевым и Теминдором Паскеевым в составе звена МиГ-3 барражированием в воздухе прикрывали район дислокации войск кавалерийской дивизии в населенном пункте Чехоград.

После полудня в целях разведки немецких войск в районе Ново-Троицкое — Ивановка дважды поднимались в воздух истребители Кузьмы Селиверстова и Александра Покрышкина.

К исходу дня пятерка «мигов», пара И-16 и одна «чайка», возглавляемые комэском Валентином Фигичевым, с летчиками Карповичем, Лукашевичем, Гросулом, Комлевым, Конновым, Деньгубом и Шульгой сопровождали группу бомбардировщиков ДБ-3, наносящих бомбовый удар по скоплению танков, артиллерии и автотранспорта в районе Ново-Троицкое. Противник оказал сильное сопротивление зенитно-пулеметным огнем из счетверенных установок. После ухода бомбардировщиков от цели истребители атаковали автотранспорт противника РСами и пулеметным огнем.

На следующий день, 18 сентября, с раннего утра Кузьма Селиверстов с Иваном Назаровым уже были в воздухе и ушли в район Акимовка — Геническ — Григорьевка, чтобы просмотреть дороги, установить, куда враг перебрасывает свои войска. Вслед за Кузьмой пришлось и мне на своем «миге» стартовать в район Верхние Серогозы — Петровка — Александровка. Моей задачей была разведка сосредоточения войск противника в этих населенных пунктах и их возможного выдвижения в направлении

Мелитополя.

В очередной разведывательный полет в воздух поднялась пара «мигов» Николая Лукашевича и Александра Гросула. Их задача — разведать район Ново-Николаевка — Веселое — Нижние Серогозы. Разведчики были обстреляны сильным зенитным огнем — это был первый признак нахождения в данном районе войск противника.

Около полудня четверка «мигов» Павла Крюкова, Викентия Карповича, Леонида Тетерина, Ивана Войтенко и один И-16 Степана Супруна выполняли задачу прикрытия наземных войск патрулированием в воздухе в районе населенных пунктов Коминтерн, Акимовка, Екатериновка. В конце патрулирования истребители пулеметным огнем и РСами атаковали колонну войск противника на дороге в районе Михайловки.

К вечеру четверка «мигов», пара И-16 и одна «чайка» Кузьмы Селиверстова, Степана Комлева, Александра Гросула, Ивана Зибина, Федора Захарова и Василия Шульги во главе с Константином Ивачевым нанесли штурмовой удар по вражеским войскам в районе Качинское — Домузлы. После атаки в районе цели появилась шестерка «мессов», которая попыталась атаковать, но встречными атаками «мигов» и «ишачков» противник был отбит и прекратил атаки. Группа истребителей возвратилась без потерь.

19 сентября летчики вели воздушную разведку войск противника в районе Акимовка — Чехоград — Геническ, выполнив несколько вылетов. Шестеркой «мигов» и одной «чайкой» был предпринят штурмовой удар по вражеским войскам в районе Акимовка — Чехоград. Двумя «мигами» и одним И-16 летчики прикрывали наземные войска.

20 сентября основные усилия были направлены на штурмовые удары по немецким войскам на дорогах, ведущих к линии фронта. Так, вылетевшая с утра пятерка «мигов» Фигичева, Карповича, Селиверстова, Лукашевича, Никитина и И-16 Павла Гичевского, обнаружив скопление автотранспорта с живой силой в районе Рубановка, сразу же нанесли штурмовой удар пулеметным огнем и РСами. Через час удар повторили четверка МиГ-3 и одна «чайка».

Гитлеровское командование продолжало интенсивную переброску войск по дорогам к линии фронта. Группа из четырех «мигов», одного «ишачка» и одной «чайки» с летчиками Крюковым, Тетериным, Грачевым, Паскеевым, Конновым и Шульгой подвергла удару бомбами и пулеметным огнем скопление из полусотни автомашин с артиллерией по дороге Лермонтовка — Ново-Николаевка. В результате штурмовки было

вызвано пять очагов пожара, уничтожено и повреждено свыше десятка автомашин.

Не успела эта группа произвести посадку, как Леонид Сташевский и Павел Гичевский на И-16 и «чайке» совместно с тремя «ишачками» 88-го ИАП атаковали колонну автотранспорта по дороге Екатериновка — Ново-Григорьевка.

Следом в воздух поднялась шестерка МиГ-3 и один «ишачок», группу возглавил Валентин Фигичев, с ним шли летчики Селиверстов, Лукашевич, Карпович, Комлев, Гросул и Деньгуб. Они нанесли штурмовой удар по скоплению вражеских войск у населенных пунктов Александровка и Отрадовка.

Кроме штурмовок войск противника, летчики парами самолетов вылетали на прикрытие наземных войск в районах их дислокации.

21 сентября задача оставалась прежней — штурмовка вражеских колонн и прикрытие своих наземных войск. Полк трижды поднимался в воздух в составе: шестерки «мигов», единственной «чайки» и одного И-16 на штурмовые атаки немецких танков, артиллерийских позиций, автотранспорта и живой силы. В этих боях принимали участие Константин Ивачев, Валентин Фигичев, Николай Лукашевич, Павел Крюков, Петр Грачев, Викентий Карпович, Василий Шульга, Леонид Сташевский.

На Кузьму Селиверстова, Александра Покрышкина, Федора Барышникова, Даниила Никитина, Александра Гросула и Степана Супруна возлагалась задача четверками и пятерками «мигов» надежно прикрывать патрулированием в воздухе наземные войска в районах Ново-Николаевки, Данило-Ивановки, Мелитополя.

23 сентября сборная группа самолетов дважды подвергла штурмовому удару самолеты противника на аэродроме Нижние Серогозы. Шестерка «мигов» Ивачев — Карпович, Фигичев — Комлев и Лукашевич — Гросул была усилена тремя «лаггами» 170-го ИАП.

Тогда же четверка «мигов» в составе Павла Крюкова, Кузьмы Селиверстова, Федора Барышникова и Леонида Тетерина действовала по аэродрому противника Ново-Торгаевка.

Во втором вылете четверка «мигов» Фигичева, Карповича, Крюкова и Тетерина, разбавленная «чайкой» Василия Шульги и И-16 Леонида Сташевского, имела задачу бомбами, РСами и пулеметным огнем атаковать гитлеровские войска восточнее населенного пункта Горское. Вторая группа «мигов» Александра Покрышкина, Кузьмы Селиверстова, Ивана Войтенко и Федора Захарова прикрывала наземные войска в районе Ново-Николаевка — Мелитополь.

На следующий день, 24 сентября, штурмовые удары по противнику продолжились. Все та же четверка «мигов», «ишак» и «чайка» Константина Ивачева, Николая Лукашевича, Степана Комлева, Федора Захарова, Василия Шульги и Леонида Сташевского атаковали артиллерию на огневой позиции западнее Родионовки.

Шестерка «мигов» Александра Покрышкина, Александра Гросула, Ивана Зибина, Федора Барышникова, Степана Супруна и Ивана Войтенко обеспечивала путем сопровождения боевые действия четверки бомбардировщиков ДБ-3.

25 сентября пятерка «мигов», И-16 и «чайка» Валентина Фигичева, Викентия Карповича, Кузьмы Селиверстова, Степана Комлева, Николая Лукашевича, Василия Шульги и Леонида Сташевского дважды атаковали бомбами, РСами и пулеметным огнем артиллерию и автотранспорт по дороге Павловка — Акимовка и в районе скопления западнее Ново-Даниловки. В результате ударов выведены из строя батарея артиллерии и до десятка автомашин с живой силой.

27 сентября, с рассвета, автору этих строк была поставлена задача — в паре с Теминдором Паскеевым произвести воздушную разведку гитлеровских войск в районе Федоровка — Матвеевка — Рубановка — Нижние Серогозы.

«Миг», на котором мне предстояло лететь, накануне был перегнан из ремонтных мастерских, и на нем еще не летали. Механик провел предполетный осмотр и доложил, что самолет готов к полету. Я проверил работу мотора, органов управления, показания приборов — все говорило о том, что самолет в исправности.

И вот мы с Тимой (так по-дружески звали моего напарника — высокого, немного сутулого брюнета-татарина) в воздухе. В районе одного из населенных пунктов за линией фронта были обстреляны сильным зенитным огнем. Пришлось этому пункту уделить особое внимание — осмотреть его и окрестности, где могли быть замаскированы вражеские войска. Спустя некоторое время, когда мы еще на несколько километров углубились на территорию, занятую противником, из-под приборной доски моего самолета вдруг брызнуло горячее масло, которое все сильнее и сильнее «орошало» кабину и меня.

«Да, дела плохи!» — подумал я. Создавшаяся обстановка усложнила пилотирование самолета, а если вдобавок к этому еще и масло выбьет, то мотор заклинит и придется падать…

По какой причине выбивает масло, мне было непонятно: то ли шальной осколок зенитного снаряда повредил маслосистему, то ли произошло разъединение масляных трубок — оставалось

только гадать. Ясно одно — нужно немедля разворачиваться и возвращаться на свой аэродром, пока не поздно. Масло продолжает усиленно бить в кабину — очки, лицо и комбинезон были уже полностью залиты им. Я стал плохо видеть землю и воздушную обстановку и попытался протереть очки, но только усугубил положение, размазав капли по стеклам. Снять очки тоже было нельзя горячее масло могло попасть в глаза.

Как нужно было в таких случаях радио! Как хорошо было бы в этот момент сообщить ведомому летчику свою ситуацию, дать приказ, как поступить — но радио нет, догадайся, мол, сам, Тима, почему ведущий повернул преждевременно назад? Давление масла постепенно падает. При других условиях нужно было бы производить посадку, чтобы сберечь мотор, но сейчас под крылом вражеская территория, и мне не хочется попадать в руки противника. Нужно тянуть как можно дальше к линии фронта: пусть уж лучше мотор сгорит, но надо долететь до своей территории во что бы то ни стало.

В этот момент пришлось невольно вспомнить об участи многих летчиков, подбитых огнем МЗА противника или в воздушном бою, у которых отказал мотор, — всех тех, кто был вынужден падать на территорию врага. Потом плен, допросы, концлагеря… Спустя некоторое время после невозвращения начстрой, исполняя свой служебный долг, запишет в книгу безвозвратных потерь и отправит на родину пропавшего три строчки: «…пропал без вести, не вернулся с боевого задания».

Очень не хочется, чтобы так писали обо мне, и я тяну на малых оборотах со снижением, сокращая расход масла. Но вот, кажется, спасение — железная дорога Мелитополь — Запорожье, здесь линия фронта, за которой свои войска. Можно подумать и о сбережении мотора. Самолет уже у самой земли, стрелка манометра давления масла почти на нуле. Небольшой доворот влево, где я заметил ровную площадку — и «миг» катится по земле, мотор выключен. Лишь бы не угодить в какую-либо яму!

Как оказалось, я не долетел до своего аэродрома всего несколько километров, приземлившись в одном километре севернее населенного пункта Роскоши. Мой ведомый Тима Паскеев, убедившись в благополучном исходе, развернулся и ушел на свой аэродром.

Вторая вынужденная посадка в поле и все из-за масляной системы — не везет, да и только! Очень скоро к месту приземления прилетел У-2 с командиром полка Ивановым и инженером полка Копыловым. Когда мотор раскапотировали и произвели осмотр, была установлена причина течи масла. Никаких пулевых пробоин и осколочных повреждений не было, в

исправности были и все маслопроводы. Дело оказалось «пустяковое» — отвернулась масляная заглушка в правом блоке цилиндров с тыльной его части, и масло под давлением хлынуло в кабину. Недосмотрели ремонтники при восстановлении самолета. Казалось бы, какая ерунда, маленький винтик, но это привело к срыву боевого задания и могло стоить мне жизни. Недаром говорят, что в авиации мелочей не бывает…

Вскоре после убытия командира полка и инженера к месту посадки прибыл на машине механик с запасом масла, и я после заправки взлетел и благополучно приземлился на своем аэродроме.

Ко времени моего возвращения в полку шла интенсивная боевая работа. Четверка «ишачков» Сергея Коннова, Ивана Зибина и молодых пилотов Ивана Войтенко и Дани Никитина барражировала над группировкой наших сухопутных войск в районе Егенгоф — Маяк — Юрьевка. Пятерка «мигов», возглавляемая Константином Ивачевым, с летчиками Кузьмой Селиверстовым, Степаном Комлевым, Александром Гросулом и Федором Барышниковым ушла на штурмовку вражеских войск в районе Воробьевка — Коминтерн — Михайловский. Александр Покрышкин в паре с Николаем Лукашевичем вели воздушную разведку в районе Акимовка — Ивановка, но выполнению задания помешало ухудшение погоды. Пришлось выслать специального метеорологического разведчика — в этом всегда отличался наш Павел Павлович Крюков, ему и было поручено разведать погоду в районе боевых действий.

Вылетевшее на прикрытие наших войск в район Егенгофа звено «ишачков» Сергея Коннова, Степана Супруна и Ивана Войтенко вынуждено было возвратиться с задания в связи с плохими метеоусловиями — низкой облачностью и плохой горизонтальной видимостью.

После полудня звено «мигов» Леонида Тетерина, в которое входили Федор Захаров и Александр Гросул, подвесив авиабомбы ФАБ-50, штурмовало моторизованные войска в районе двух курганов западнее совхоза «Большевик». В этот район к исходу дня повторно направилась группа из двух «мигов» Валентина Фигичева и Викентия Карповича, «чайки» Василия Шульги и «ишачка» Леонида Сташевского. Этот «букет» самолетов 55-го ИАП состоял из ударной группы — МиГ-3, вооруженных бомбами ФАБ-50, и группы прикрытия — «чайки» и И-16, которые с РСами и осколочными бомбами следовали выше и левее. В это время мы еще не знали терминов «ударная группа» и «группа прикрытия», не применяли и боевых порядков, эшелонированных по высоте. Но сама жизнь, боевая работа и создавшаяся обстановка

вынуждали к этому. Быть может, это делалось не совсем сознательно, скорее интуитивно, но приходилось эшелонировать наши небольшие силы по высоте. Гораздо позднее, начиная с 1943 года, эти боевые порядки стали применяться истребительными частями и соединениями в боевой работе повсеместно.

Обнаружив цель, Валентин подал команду атаковать и тут же ввел свой самолет в пикирование. Сделав секундную паузу и заняв соответствующую дистанцию, за Фигичевым в атаку бросил свой самолет и я. В этот момент все мое внимание переключилось с ведущего на землю, на объект атаки — как поточнее и в самую гущу боевой техники сбросить бомбы. После вывода самолета из пикирования ведущего не заметил, зато краем глаза заметил, как «чайка» с «ишачком» ведут воздушный бой с «мессершмиттами». Отказавшись от повторной атаки, мы пошли с набором высоты в сторону своей пары самолетов, при этом Фигичев, который раньше меня вышел из пикирования, оказался значительно выше.

Один из «мессов», не заметив моего «мига», пытался зайти в хвост и атаковать самолет Валентина, расстояние между которым и «чайкой» с «ишачком» тоже быстро сокращалось. Мне удалось перехватить атакующего «месса» огненной трассой, и он, прекратив преследование Фигичева, задымился, а затем, опустив нос, с креном пошел к земле.

Продолжая набор высоты в направлении своих самолетов, ниже строго в хвосте своего истребителя я обнаружил еще одного «мессершмитта», который уже находился на огневой позиции. Однако я находился в выгодном положении по отношению к Ме-109 — у меня была высота, и я решил полупереворотом свалиться на «месса» в лобовую. Немецкий летчик не принял лобовой атаки и попытался переворотом уйти из-под атаки, тем самым подставив всю площадь фюзеляжа и плоскостей. Воспользовавшись этим моментом, я открыл огонь и длинной пулеметной очередью поразил брюхо вражеского истребителя. Не выходя из пикирования, «месс» завращался и врезался в землю. К этому моменту воздушного боя я потерял из виду свои самолеты — они, очевидно, ушли в сторону аэродрома. На выходе из атаки я был атакован сверху еще одной парой «мессершмиттов» и едва не стал их жертвой. Трасса вражеского истребителя прошла по кабине моего самолета, разбила приборную доску, и только бронеспинка защитила от пуль и спасла мне жизнь.

Теперь я оказался в невыгодном положении ниже противника. Ничего не оставалось делать, как мгновенно снова перевести самолет в пикирование и выходить из боя на бреющем полете. Многие приборы разлетелись вдребезги, горючее было на исходе,

и посадку пришлось произвести на ближайшем аэродроме, где базировался соседний истребительный полк.

В этом бою «чайка», пилотируемая Василием Шульгой, тоже получила сильное повреждение в воздушном бою с «мессерами», болтались расчалки плоскостей, которые тоже были в пулевых пробоинах, но летчик благополучно произвел посадку на своем аэродроме вместе с «ишачком». Было просто чудом, что Васянька дотянул на такой рухляди до аэродрома и не потерпел аварии.

На следующий день, когда я вернулся на свой аэродром, замполит полка Погребной сообщил мне, что получено подтверждение от наземных войск о падении двух вражеских самолетов, которые были сбиты в воздушном бою с группой наших истребителей, в которой были «чайка» и И-16, и поздравил меня с победой.

Этот день, 28 сентября, был слишком напряженным при нашем ограниченном количестве матчасти и летного состава. Боевые вылеты выполнялись звеньями и небольшими группами самолетов — 11 групп совершили 56 самолетовылетов на штурмовку войск противника. Особенно отличились пилоты самолетов И-16 и И-153, которые буквально висели весь день над противником, не давая ему поднять голову, сбрасывая на его позиции фугасные и зажигательные бомбы, атакуя реактивными снарядами и пулеметным огнем в районах Акимовки, Веселого, Беловского.

Вот хроника боевых действий полка 28 сентября, которую я привожу по документам полка, хранящимся в Центральном архиве Министерства обороны:

6.30 — два «мига» вылетали на воздушную разведку в район Акимовка — Петровка — Ново-Григорьевка;

7.40 — семерка самолетов И-16 и одна «чайка» атаковали бомбово-пулеметным огнем гитлеровские войска в районе Червона Степь — Слободка;

8.00 — четыре «мига» сопровождали до рубежа Нижние Серогозы на боевое задание и обеспечивали бомбовый удар шестерки бомбардировщиков. На обратном маршруте атаковали батарею полевой артиллерии противника на огневой позиции;

9.30 — пара «мигов» вела воздушную разведку в районе Ново-Григорьевка — Ново-Даниловка. Бомбили и пулеметным огнем атаковали батарею полевой артиллерии и живую силу противника на огневой позиции;

9.35 — звено самолетов И-16 пулеметным огнем и РСами атаковало скопление автотранспорта на восточном берегу безымянного озера;

10.30 — звено «мигов» атаковало батарею полевой

артиллерии на огневых позициях на западной окраине Акимовки и автотранспорт. Противник вел зенитно-пулеметный огонь. Один «миг» получил пробоины радиатора и плоскости;

11.00 — пара «ишачков» и одна «чайка» патрулированием в воздухе прикрывали свои войска, в 11.40 атаковали скопление автомашин. Один самолет И-16 поврежден огнем МЗА противника;

11.30 — звено «ишачков» атаковало обоз с боеприпасами, одна подвода взорвалась, уничтожено до двадцати лошадей;

12.45 — пара «мигов» вела воздушную разведку гитлеровских войск в районе Колга — Веселое — Менчикур и атаковала скопление автотранспорта;

12.45 — звено «ишачков» атаковало обоз противника по дороге Демьяновка — Веселое;

13.45 — звено «ишачков» и одна «чайка» бомбами и пулеметным огнем атаковали скопление живой силы и автотранспорта, замаскированных восточнее Беловского;

14.35 — четверка «мигов» авиабомбами ФАБ-50 и пулеметным огнем нанесла штурмовой удар по скоплению автотранспорта с пехотой в районе Веселого;

14.55 — звено самолетов И-16 реактивными снарядами и пулеметным огнем атаковало батарею полевой артиллерии на огневой позиции;

16.00 — звено самолетов И-16 и одна «чайка» прикрывали барражированием в воздухе свои войска, а затем атаковали реактивными снарядами и пулеметным огнем орудия полевой артиллерии противника. Подбито два орудия, израсходовано шесть РС-82;

17.20 — пара «ишачков» и звено «мигов» фугасными 50-кг авиабомбами и РС-82 нанесли штурмовой удар по скоплению танков и автотранспорта в окрестностях населенного пункта Веселое. Истребители подверглись обстрелу огнем счетверенных установок «эрликон» и малокалиберной зенитной артиллерии;

17.50 — парой «ишачков» и одной «чайкой» нанесен штурмовой удар по скоплению автотранспорта и танков в районе Веселое. Самолеты обстреляны МЗА противника.

На следующий день, 29 сентября, напряженность боевых вылетов несколько снизилась, однако полк продолжал парами и звеньями «мигов» прикрывать с воздуха свои войска от налетов вражеской авиации, вести воздушную разведку вражеских позиций и передвижений моторизованных войск в районе Ивановка — Нижние Серогозы — Веселое — Покровка, самолетами И-16 и «чайка» наносить штурмовые удары по гитлеровским войскам. В течение дня летчики провели три

групповых воздушных боя с немецко-фашистскими истребителями, имелись поврежденные самолеты И-16, на одном из которых Кузьма Селиверстов произвел вынужденную посадку. В течение дня произведено 42 боевых вылета.

В летном составе произошли изменения: в полк прибыл для дальнейшего прохождения службы пилот сержант Голубев Александр Федорович, только что закончивший школу пилотов. До зачисления в семью боевых летчиков предстояло провести с ним соответствующие летные тренировки.

К новому месту службы убыли комэск капитан Серафим Михайлович Солнцев и начальник парашютно-десантной службы лейтенант Панов Василий Терентьевич. Здесь, на аэродроме Астраханка, старший лейтенант Константин Ивачев был допущен к исполнению должности заместителя командира полка, а лейтенант Кузьма Селиверстов назначен командиром эскадрильи.

В целях дальнейшего совершенствования навыков по технике пилотирования и боевого применения в учебный центр были временно откомандированы сержанты-пилоты Николай Науменко, Григорий Никулин, Валентин Бибик, Владимир Бережной, Никита Мочалов и Григорий Марголит.

На следующий день, 30 сентября, полк продолжал вести боевую работу, выполнял полеты на воздушную разведку, четверками и пятерками «мигов» во взаимодействии с пятерками и звеньями И-16 штурмовал артиллерийские позиции, автотранспорт и живую силу противника.

Во второй половине дня младший лейтенант Петр Грачев получил задание на Ил-2 в составе группы И-16 88-го ИАП нанести штурмовой удар по колонне вражеских войск в районе Елизаветовка — Веселое. Внезапно в районе цели появилась группа «мессершмиттов», завязался воздушный бой. Атаками сверху, с ракурса, при котором броня штурмовика не могла защитить летчика, Ил-2 был сбит и упал в районе селения Нижние Серогозы. Петр Грачев был убит прямым попаданием снаряда.

Командир звена младший лейтенант Грачев Петр Петрович родился в 1919 году в деревне Добрая Вода Моховского района Орловской области. В рядах Красной Армии с 1938 года. Военное училище летчиков окончил в 1939 году, в полк прибыл в апреле 1940 года на должность младшего летчика, затем был назначен командиром звена. Принял участие в боях с первого дня Великой Отечественной войны, совершил свыше ста боевых вылетов на прикрытие наземных войск, сопровождение бомбардировщиков, разведку и штурмовку войск противника. Летал на И-16 и И-153, перед войной освоил МиГ-3 и уже в ходе боевых действий —

штурмовик Ил-2. В воздушных боях сбил два вражеских самолета.

За успешные боевые действия против немецко-фашистских захватчиков, проявленные при этом мужество и отвагу командир звена младший лейтенант Грачев Петр Петрович постановлением Военного совета Южного фронта от 5 ноября 1941 года одним из первых в полку был награжден орденом Боевого Красного Знамени (посмертно).

2 октября пятерка «ишачков» с молодыми пилотами, возглавляемая старшим лейтенантом Сергеем Конновым, и звено «мигов» штурмовали немецкую мотопехоту и танки на дороге Ясная Поляна — Веселое. При выходе из атаки «ишачки» разомкнули боевые порядки и были атакованы четверкой «мессов». Истребитель Сергея, отколовшийся от группы, был сбит и горящим упал в расположении войск противника в районе Косого, летчик погиб.

Сергей Павлович Коннов родился в 1915 году в Царицыне. В авиаполк прибыл в апреле 1940 года на должность командира звена. Участник боев против гитлеровцев с первого дня Великой Отечественной войны. Летая на самолетах И-16, совершил несколько десятков боевых вылетов на штурмовку вражеских войск, прикрытие наземных войск и аэродромов, проявил себя смелым и отважным бойцом.

Отход к Дону

4 октября боевая работа началась, как обычно, с вылетов на разведку вражеских войск. Пары «мигов» и «ишачков», а также одиночные самолеты уходили в тыл врага, чтобы разведать его передвижение и сосредоточение в районе Веселое — Елизаветовка — Чехоград.

Однако интенсивной боевой работы не предвиделось — личный состав полка в этот день готовился покинуть аэродром Астраханка, так как наметился отход наземных войск на новые рубежи. Вся работа летчиков, технического состава и тыловых подразделений была направлена на передислокацию — готовились к вылету самолеты, собиралось и грузилось на автотранспорт техимущество, запчасти.

Вновь назначенный заместитель командира полка старший лейтенант Константин Ивачев вступил в свои обязанности и проявлял неимоверную энергию и распорядительность. Он успевал везде: занимался подготовкой к вылету летного эшелона, ставил задачи летному составу, интересовался готовностью материальной части и сведениями о воздушной разведке, отдавал распоряжения командиру батальона аэродромного обслуживания.

Я же прибыл в Астраханку в середине дня, когда одни самолеты уходили на воздушную разведку, а другие вылетали на ближайшую на восток от Астраханки посадочную полевую площадку. Три дня тому назад ко мне на стоянку самолета подошел командир полка Иванов и предложил отогнать для ремонта в Володарское самолет.

В этот же день я был в Володарском. Сдав самолет, прикинул по карте расстояние и решил съездить в деревню, где находились жена с сыном. Однако скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Из Мариуполя ехал ночь на товарном поезде до Славянска и к вечеру на попутном транспорте добрался до желанной деревни.

Радостям от встречи не было конца, но, к большому огорчению, эта встреча была короткой. Уже на следующий день, встретив здесь же, на поляне, заблудившийся У-2 и дав ему ориентировку, отправился в обратный путь тем же маршрутом. В Володарское прибыл к исходу 3 октября, но самолета моего уже не было, и я на следующий день отправился в Астраханку на машине.

За несвоевременное возвращение из авиамастерских получил от командира полка солидную взбучку, как у нас говорили — стружку крупного калибра, но обошлось без взыскания. Тут же

мне была поставлена задача в паре со Степаном Комлевым произвести разведку войск противника и затем сделать посадку на новом аэродроме Зеленовка. Однако оказалось, что самолет мой не был готов к вылету, и Степану Комлеву пришлось одному идти на разведку. Спустя некоторое время, когда самолет был подготовлен к полету, я перелетел на новый аэродром, где уже находился весь полк. Здесь была прекрасная зеленая посадочная площадка, а рядом после уборки урожая зерновых и сенокоса стояли скирды соломы и сена. На колхозных полях, где было изобилие свежих пахучих трав, ароматного сена, дышалось легко и свободно.

На аэродроме подходил к концу послеполетный осмотр, один за другим механики управлялись с дозаправкой самолетов горючим. Дожидались обеда.

К большой скирде соломы подъехала автомашина. Из кузова выгружали термосы с горячим ароматным борщом и кофе, снимали кастрюли с котлетами и жареным мясом, булки свежего хлеба. Через несколько минут вся летно-техническая братия, раскинув скатерть, уселась здесь же, на земле у скирды, и, весело переговариваясь, с аппетитом принялась за еду. Обычно боевой день летно-технического состава начинался рано — задолго до начала рассвета, в такую рань никто не хочет есть, хотя столовая батальона аэродромного обслуживания своевременно и исправно приготавливает горячий завтрак, а если нужно, то доставляет прямо на аэродром.

После обеда, ограничившись кратковременным отдыхом, летчики получили задание следовать дальше на восток, на аэродром Володарское.

При вылете с полевого аэродрома Зеленовка Константин Ивачев должен был возглавить полковую группу, а я идти с ним в паре в качестве ведомого. Но Ивачев поручил мне вести группу к новому месту базирования, и после взлета мы поменялись местами — я стал ведущим, а он ведомым. Уже к исходу дня мы благополучно приземлились на аэродроме Володарское под Мариуполем. Здесь располагалась наша ремонтная база. Так, я вновь очутился там, где был несколько часов тому назад, хотя пережить пришлось немало. Но и здесь, в Володарском, не пришлось надолго задержаться, движение на восток продолжалось.

Наземная обстановка в конце сентября и начале октября сложилась неблагоприятно для войск Южного фронта — для 18-й армии на правом фланге и для 9-й армии на левом.

29 сентября гитлеровские танковые и моторизованные части перешли в наступление из района Днепропетровского плацдарма

и сильным ударом прорвали фронт войск 12-й армии, которая оборонялась на правом фланге 18-й армии, и стали продвигаться в юго-восточном и южном направлении — на Пологи и Осипенко. Одновременно 11-я немецкая армия перешла в наступление в районе Мелитополя против войск 9-й армии и, овладев Мелитополем, продолжала продвигаться вдоль Азовского моря на Осипенко.

Войска 12-й и 18-й армий, отойдя к 5 октября на оборонительный рубеж Павлоград — Большой Токмак, не смогли остановить немецкие войска. 1-я немецкая танковая армия (бывшая 1-я танковая группа), прорвав оборону войск 12-й и 18-й армий севернее Орехова, стала развивать наступление в южном направлении и 7 октября соединилась с войсками 11-й немецкой армии севернее города Осипенко. Часть сил 18-й и 9-й армий Южного фронта, не успевшая отойти, попала в окружение северо-западнее Осипенко. Из окружения войска с боями начали пробиваться и отходить — 18-я армия к Сталино, а 9-я армия на север от Таганрога.

В середине октября передовые части 1-й немецкой танковой армии прорвались к устью реки Миус. Однако войска 9-й армии совместно с Таганрогским боевым участком предприняли контрудар по немецким передовым частям и отбросили противника на 10–15 км к западу от реки Миус. С подходом главных сил немецкой 1-й танковой армии гитлеровцам удалось создать численное превосходство в силах над войсками 9-й армии и к 17 октября, форсировав Миус, занять Таганрог.

5 октября полк, базируясь на аэродроме Володарское, отдельными парами самолетов вел разведывательные боевые вылеты. Александр Покрышкин в паре со Степаном Комлевым имели задачу разведать гитлеровские войска в районе Пологи — Орехов — Большой Токмак, где вражеские истребители проявляли высокую активность, прикрывая движение передовых частей.

В этом вылете разведчики встретили группу «мессершмиттов», а результате короткого воздушного боя Степан Комлев с задания не вернулся — вероятнее всего, он был сбит вражескими истребителями. Точно восстановить картину воздушного боя и судьбу Степана Комлева не смог прояснить и ведущий Александр Покрышкин, так как сам произвел вынужденную посадку в расположении своих войск и вместе с наземными войсками, буксируя самолет автомашиной, пробирался на свой аэродром.

Приходится только сожалеть, что такой опытный летчик, как Александр Иванович, не смог заметить, что стало с его ведомым,

а ведь это имеет важное значение для доброго имени самого Степана Комлева — сгорел ли он в воздушном бою, сражаясь с врагом, или исход был другим. Осталось верить тому, что он не струсил, увидев «мессов», и сражался с фашистами насмерть…

В том, что Степан пошел на разведку с Покрышкиным, нет ничего особенного. В этот период не считались с тем, кто будет ведущим, а кто ведомым, — звенья и группы комплектовались каждый раз непосредственно перед вылетом. Бывало и так, что летчик совершал один вылет в качестве ведущего, а в следующий шел уже ведомым. Конечно, это не касалось молодых пилотов, а только «старичков», которые уже прошли фронтовую школу и которых осталось не так много.

По наряду на боевое задание в паре с Александром должен был лететь я, автор этих строк, но на самолете Степана Комлева — мой истребитель был неисправен и находился в ремонте. Но Комлев решил по-иному, не желая передавать свой самолет — в этот полет вместо меня пойдет он, а потом я слетаю вместо него, как только будет восстановлен мой самолет. На том и порешили, но он не вернулся…

Младший лейтенант Степан Кириллович Комлев родился в 1918 году в деревне Кодуково Бушевского района Витебской области, мой земляк-белорус, друг и товарищ по совместной учебе в Минском аэроклубе и Борисоглебскому военному училищу, которое он окончил в 1938 году. Нам пришлось вместе проходить службу в авиачастях, в одной эскадрилье; так получалось, что, будучи холостяками, и жить приходилось в одной комнате на частной квартире. Степан участвовал в боях с первого дня Великой Отечественной войны, дрался с врагом смело и дерзко. За два с половиной месяца боевых действий совершил около ста боевых вылетов, участвовал в воздушных боях, на его счету два лично сбитых самолета, имел ранение. Степан считался одним из отважных летчиков, с ним летали с доверием старшие и младшие, и не случайно, что он был частым напарником Александра Покрышкина. За успешные боевые действия представлялся к ордену Красного Знамени, но не был награжден только потому, что не вернулся с боевого задания, пропал без вести. Никто не видел последних минут его жизни, как его горящий самолет направился к земле и врезался в нее, похоронив вместе с летчиком и его заслуги, но он навсегда остался в памяти товарищей.

Несмотря на понесенную потерю, боевая работа продолжалась. Вылетами звеньев И-16 прикрывали свой аэродром от возможных налетов самолетов противника. Звеньями и четверками «ишачки» и «миги» патрулировали над отходящими

войсками 9-й армии в районе Федоровка — Астраханка — Розовка, затем, выходя в район нахождения вражеских войск, штурмовали колонны гитлеровцев, двигавшиеся по дорогам.

6 октября летчики парами, звеньями и четверками «мигов» продолжали с рассвета вести воздушную разведку, следить за направлениями продвижения немецко-фашистских колонн в районе Куйбышево — Пологи — Большой Токмак с одновременным нанесением штурмовых ударов по передовым вражеским колоннам. Четверками и пятерками самолетов И-16 предпринимались вылеты на штурмовку моторизованных колонн противника по дорогам и скоплениям автотранспорта с пехотой в населенных пунктах. Зенитные батареи врага во всех случаях открывали бешеный огонь по истребителям. В одном из боевых вылетов самолет И-16, пилотируемый летчиком-сержантом Андреем Трудом, получил повреждение крыла и элерона. Летчик был легко ранен, посадку произвел на своем аэродроме.

В этот день мне пришлось подняться в воздух на разведку в район Большого Токмака в паре с Александром Покрышкиным. Как обычно, высоту набирали по маршруту, сплошной линии фронта не было, вражеские войска двигались по дорогам, поэтому основное внимание уделялось дорогам и воздуху.

Вначале полет проходил нормально, хотя на моем самолете грелся мотор и температура воды была на пределе. Из-за отсутствия радиосвязи предупредить ведущего я не мог, возвращаться не решился и продолжал полет. Где-то на подходе к Большому Токмаку мотор стал сильно перегреваться, обороты были выше номинальных, стрелка термометра воды уперлась в красную риску. Имея уже опыт полетов с перегретым двигателем, я был вынужден убрать обороты мотора. Это привело к уменьшению скорости полета и отставанию от ведущего, что грозило неприятностями во всех отношениях.

Наконец, ведущий взял обратный курс, и я повернул за ним. По тем же причинам стал вновь отставать, периодически охлаждая мотор уменьшением оборотов. Ведущий ушел далеко вперед, мне уже не удалось его догнать, и весь путь к аэродрому я проделал в одиночестве. После посадки легко вздохнул — ох и повезло же мне на этот раз, не пришлось встретиться с «мессами»!

В связи с продвижением передовых групп фашистских войск в направлении Мариуполя оставаться в Володарском было опасно, и на следующий день, 7 октября, полк перелетел на аэродром Обрыв (Буденновка) восточнее Мариуполя. Интенсивность боевой работы была невелика, «миги» сделали несколько вылетов на воздушную разведку и совместно с «ишачками» нанесли ряд штурмовых ударов по колоннам вражеских войск.

9 октября к исходу дня полк оставил аэродром Обрыв и перебазировался на аэродром Таганрог, где уже находились 170-й и 88-й истребительные полки. Однако и здесь задержаться не пришлось, и уже 11 октября полк произвел посадку на аэродроме Батайск, а к исходу следующего дня, 12 октября, перебазировался на аэродром Султан-Салы, что в 12 километрах северо-западнее Ростова. На аэродроме Ольгинская стали базироваться 170-й, 88-й и 131-й истребительные полки.

В этот период перед летчиками полка в основном стояли задачи ведения непрерывной воздушной разведки с одновременными штурмовыми ударами по гитлеровским войскам. Бить врага везде и всюду, большими и малыми силами, не давать ему покоя — такова была задача. «Миги» и «ишачки» парами и звеньями непрерывно стартовали на разведку западнее Миус, в район Ефремовка — Федоровка — Буденновка — Малокирсановка, по обнаружении противника нанося по нему бомбово-пулеметные удары.

14 октября на воздушную разведку и штурмовку вражеских войск пошло звено «ишачков», возглавляемое заместителем командира полка старшим лейтенантом Ивачевым, с ним шли сержанты Иван Деньгуб и Леонид Сташевский. Ведя разведку врага, звено Ивачева обнаружило скопление боевой техники, транспорта и живой силы в районе населенных пунктов Сухо-Семашский, Андреево, Мелентьевский. Летчики бросились в атаку на противника, обстреливая противника из пулеметов и реактивными снарядами. Немцы открыли ураганный зенитный огонь из малокалиберной зенитной артиллерии и пулеметных установок. Константин Ивачев и Иван Деньгуб с задания не вернулись, самолет Леонида Сташевского получил множество пулевых пробоин.

Из доклада Сташевского стало ясно, что после выхода из очередной атаки он не обнаружил самолетов Йвачева и Деньгуба и был вынужден возвращаться на свой аэродром один. И снова две неизвестные судьбы, два летчика, пропавших без вести…

На следующий день с раннего утра комэск лейтенант Кузьма Селиверстов обратился к командиру полка Иванову с просьбой разрешить ему произвести вылет на поиски не вернувшихся с боевого задания летчиков. «Хочу поискать и попытаться найти их, не верю в то, что они погибли» — сказал Кузьма.

Виктор Петрович хорошо знал всех трех летчиков — сержанта Деныуба, прибывшего с молодым пополнением, и еще предвоенную дружбу опытных летчиков старшего лейтенанта Ивачева и лейтенанта Селиверстова, которая росла и крепла в жаркие дни боев. Он хорошо понимал душу Кузьмы Селиверстова,

который принял эскадрилью у Ивачева и переживал за своего друга. И комполка дал добро Кузьме Селиверстову на этот поисковый полет.

Получив разрешение на вылет, Кузьма на И-16 ушел в район, в котором Ивачев и Деньгуб вели воздушную разведку и штурмовали вражеские войска.

Когда время нахождения в воздухе вышло, стоявшие на аэродроме летчики с нетерпением стали всматриваться в даль, в сторону, откуда должен был появиться самолет. Заметив далеко в небе точку, которая с приближением все больше превращалась в маленького «ишачка», наблюдавшие продолжали сопровождать его взглядами… Однако летевший на большой высоте самолет не снизился с подходом к аэродрому, а прошел мимо него совсем рядом.

Навечно останутся тайной результаты его поиска — радиосвязи в то время на самолетах не было и передать сведения на КП он не смог. Пройдя линию фронта и находясь над своей территорией, комэск и не думал снижаться и продолжил полет. Оказалось, что мимо зорких глаз летчика не мог пройти незамеченным воздушный бой, который на значительном удалении впереди самолета Селиверстова два наших устаревших биплана И-15 вели с группой Ме-109.

Не зная и не ведая, из какой части и кто они, но зная, что это два советских летчика, и они оказались в тяжелом положении и нуждаются в помощи, лейтенант Селиверстов направился туда, где шел воздушный бой.

На глазах у наших наземных войск, в поле зрения наблюдавших с аэродрома, Кузьма настиг вражеские истребители и вступил в неравный поединок. Но к этому моменту оба наших биплана уже были сбиты и горящими упали на землю, и комэску пришлось одному вступить в схватку с четверкой «мессершмиттов».

Наблюдая за этим боем, летчики полка испытывали большую горечь и обиду за свою беспомощность. Подняться в воздух и оказать помощь своему командиру они не могли — исправных самолетов на аэродроме не было, не случайно Кузьма пошел в полет на «ишачке».

С первой атаки Селиверстов сбил одного «месса», но вторая пара немецких истребителей набросилась на него. Не успел летчик сманеврировать и выйти из-под удара, как неожиданно заглох мотор — кончилось горючее. Летчик остался беспомощным перед смертельной опасностью. Воспользовавшись моментом, «мессеры» набросились на беззащитный истребитель, смертельно ранив летчика, который не смог воспользоваться

парашютом. Неуправляемый самолет пошел к земле, отсчитывая витки штопора, и упал на землю в 12 км западнее села Чалтырь. Так погиб в схватке с врагом командир эскадрильи лейтенант Кузьма Егорович Селиверстов.

Командир полка Иванов и начальник связи капитан Григорий Масленников, наблюдая за падением самолета Селиверстова, сразу бросились на поиски места гибели летчика. Останки Кузьмы Егоровича доставили на аэродром Султан-Салы, где он был похоронен со всеми воинскими почестями. Летчики и техники, сменяя друг друга, отдавали свой последний долг, замирая у гроба комэска в почетном карауле. Трехкратный залп салюта известил, что навсегда ушел от нас боевой товарищ, храбро сражавшийся с захватчиками за честь и свободу своей Родины.

Кузьма Егорович Селиверстов родился в 1913 году в деревне Ольхи Плавского района Тульской области. Русский. В Красной Армии с 1936 года, в этом же году окончил Оренбургскую военную авиационную школу летчиков. Но прежде чем стать летчиком, Кузьма прошел нелегкий жизненный путь. Детство и юность не баловали Кузьму, оставили тяжкие воспоминания. Родился он в большой бедной крестьянской семье, кроме Кузьмы в семье было еще три брата и две сестры. С ранних лет, оставшись сиротой после смерти матери, он познал тяжелый труд.

В родной деревне Ольхи учился в неполной средней школе, в колхозе работал трактористом. Распахивая колхозные поля, не раз бросал свой взгляд в небо, где пролетали самолеты. Молодой паренек-тракторист стал мечтать о небе, желая проникнуть в тайны воздухоплавания. В 1931 году это привело его в Москву, где жила приютившая его старшая сестра. Сначала Кузьма поступил учеником на Московский автозавод, затем на этом же заводе стал работать фрезеровщиком.

В декабре 1933 года комитет комсомола направил Селиверстова на строительство первой очереди московского метро, где он работал подсобным рабочим и отбойным молотком дробил крепкую породу. Сейчас во Дворце культуры Московского метрополитена рядом с фамилиями других Героев Советского Союза — строителей метро высечена золотыми буквами и его фамилия.

В свободное от работы время молотобоец Кузьма Селиверстов стал заниматься в аэроклубе без отрыва от производства. Его неутомимая жажда жизни, стремление к знаниям, напористость и увлечение авиационным спортом позволили ему в 1935 году закончить аэроклуб на учебном самолете У-2 и стать летчиком Осоавиахима, а также мастером парашютного спорта.

В 1936 году Селиверстов был призван в ряды Красной Армии и как мастер-парашютист направлен для прохождения военной службы в парашютно-десантные войска. Но он мечтал стать военным летчиком-истребителем! С этим вопросом обратился к наркому обороны, который удовлетворил его просьбу — Кузьма Селиверстов стал курсантом Оренбургского военного авиационного училища летчиков. За короткое время пребывания в училище он освоил теоретическую программу, летную практику и в этом же году, успешно закончив обучение, получил звание военного летчика-истребителя.

Осенью 1939 года лейтенант Селиверстов прибыл для дальнейшего прохождения службы во вновь формируемый 55-й истребительный авиаполк, где был назначен во 2-ю эскадрилью командиром звена, в которое вошли младшие лейтенанты Петр Довбня и Алексей Овсянкин. В полку он познакомился со старшим лейтенантом Константином Ивачевым, который тоже прибыл на должность командира звена. С тех пор они стали неразлучными друзьями.

В боях лейтенант Селиверстов принимает самое активное и непосредственное участие с первого дня Великой Отечественной войны. Войну начал командиром звена, затем был заместителем и командиром эскадрильи, летал на самолетах И-16 и МиГ-3. С первых дней боев зарекомендовал себя волевым командиром, отважным воздушным бойцом, смелым и мужественным летчиком.

Еще 6 августа 1941 года командир 55-го ИАП майор Иванов, представляя наградной материал на присвоение своему летчику звания Героя Советского Союза, указывал: «Командир звена лейтенант Селиверстов Кузьма Егорович… за период с 22 июня по 1 августа 1941 года в воздушных боях лично сбил пять вражеских самолетов и два самолета сбило звено Селиверстова. Имеет 132 боевых вылета. Командир звена лейтенант Селиверстов во всех воздушных боях показал исключительную хладнокровность, выдержку, железную силу воли и беспредельную преданность социалистической Родине.

За проявленные образцы мужества и героизма в борьбе с германским фашизмом, за лично уничтоженных пять самолетов противника в воздушных боях и двух сбитых самолетов звеном Селиверстова, достоин высшей правительственной награды — присвоения звания Героя Советского Союза».

Всего же Кузьма Селиверстов успел совершить более 250 боевых вылетов, участвовал во многих десятках воздушных боев, в которых уничтожил 12 фашистских самолетов, из них четыре — на земле при штурмовке вражеских аэродромов.

За мужество и отвагу, за проявленный героизм при выполнении боевых заданий командования в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками Селиверстову Кузьме Егоровичу указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1942 года присвоено звание Героя Советского Союза, он стал первым Героем Советского Союза 16-го гвардейского истребительного авиаполка через пять месяцев после свой гибели.

Сержант Иван Семенович Деньгуб родился в 1920 году в Кривом Роге, в полк прибыл после окончания военного училища пилотов в июле 1941 года. В самые короткие сроки освоил самолет И-16 и вошел в строй боевых летчиков — уже в августе принял участие в боях против захватчиков, в которых проявил себя мужественным воздушным бойцом.

Константин Фадеевич Ивачев родился в 1911 году в деревне Белоносово Талицкого района Свердловской области. После окончания неполной средней школы учился в Талицком лесотехническом техникуме, где началась его трудовая деятельность. В Красной Армии с 1934 года. После окончания Военного авиационного училища летчиков ему было присвоено воинское звание лейтенант, в дальнейшем службу продолжал в строевых частях ВВС Красной Армии. Весной 1941 года он был назначен заместителем командира эскадрильи 55-го ИАП.

В боях принял участие с первого дня Великой Отечественной войны в должности замкомэска, затем командира эскадрильи и заместителя командира полка. Свыше 200 боевых вылетов, более 30 воздушных боев и 11 сбитых вражеских самолетов — таков личный счет этого мастера воздушных боев.

Командование высоко оценило боевые дела Константина Ивачева. За успешное выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы против немецко-фашистских захватчиков и проявленные при этом мужество, отвагу и дисциплину старший лейтенант Ивачев Константин удостоен двух высоких правительственных наград — орденов Ленина и Красного Знамени. Он неоднократно представлялся к званию Героя Советского Союза, и только то, что он не вернулся с боевого задания, лишило его этой высокой награды.

Мы познакомились с Ивачевым осенью 1939 года, когда приехали во вновь формируемый истребительный авиаполк. Утром на построении авиаполка появился вновь прибывший старший лейтенант и вместе с летчиками 2-й эскадрильи встал в строй. Затем комэск объявил, что на должность командира звена прибыл к нам Ивачев Константин Фадеевич.

Константин был небольшого роста, смуглый и светловолосый одновременно, крепкого телосложения, с незаурядными чертами

мужественного лица. Его ясные голубые, слегка прищуренные глаза подкупали своей непосредственностью и доброжелательностью. Своим живым нравом и общительностью Ивачев сразу завоевал симпатии летчиков и техников. Он был старше нас по возрасту, по службе в армии и по опыту летной работы, успел обзавестись солидной семьей — с женой Катюшей растил двух дочерей, Светлану и Софью. Как летчик, обладая отличной техникой пилотирования, он был хорош и как командир — с открытой душой, без хитростей и зазнайства, без кичливости и амбиций, он мог сделать справедливое замечание по выполняемому заданию, не роняя и не унижая достоинства пилота.

…В середине октября боевая работа полка резко снизилась. Не было пополнения самолетного парка, а имеющиеся самолеты требовали ремонта. В основном летчики продолжали одиночными самолетами вести воздушную разведку в районах концентрации гитлеровских войск.

В этих условиях полку было предписано убыть на тыловой аэродром для ремонта и пополнения материальной части, а летному составу предоставлялась возможность кратковременного отдыха. Кроме того, появилось время для проведения учебно-тренировочных полетов с молодым сержантским летным составом.

18 октября оставшиеся в полку самолеты были перегнаны на аэродром Батайск. Оставался один неисправный «миг», который латали только для того, чтобы можно было его перегнать летом к новому месту базирования, и это должен был сделать я.

День был на исходе, техники и механики самолета спешили закончить работы, чтобы быстрее отправить самолет и убыть наземным эшелоном.

Наземные воинские части, отошедшие на новые рубежи обороны, готовили позиции как раз на границе нашего аэродрома, копали траншеи и ходы сообщений, сооружали командные и наблюдательные пункты, а по аэродрому уже падали вражеские артиллерийские снаряды. Большой табун рогатого скота двигался через окраину аэродрома в направлении Ростова-на-Дону.

Наконец техник доложил, что самолет готов для перелета. Я осмотрел кабину и запустил двигатель. После прогрева и пробы мотора на номинальном режиме мне показалось, что он работает нормально, и я начал взлет. Сектором газа увеличиваю обороты, истребитель трогается с места и бежит, бежит по взлетной полосе…

Однако вот уже и конец полосы, граница аэродрома, впереди

стада скота, а самолет не отрывается. Меня охватывает ужас — еще секунда, и я врежусь в это стадо! Подрываю самолет, но он вверх не идет, парит над испуганными разбегающимися коровами, зависнув на высоте четырех-пяти метров. Наконец перетянул этот «животный мир» и плюхнулся за взлетной полосой — хорошо, что впереди было ровное поле.

Пришлось отказаться от попытки перегнать самолет лётом, и буксировать его автотранспортом. Этот случай говорит о том, насколько была изношена материальная часть, на которой приходилось летать в трудном 41-м году.

Уже на закате солнца прилетел за мной Василий Шульга на УТИ-4 и доставил на аэродром Батайск. На следующий день, 19 октября, полк перебазировался на аэродром Зерновая, где получил передышку до 29 октября, продолжая летную подготовку молодого состава — эта почетная обязанность была поручена Валентину Фигичеву. На аэродроме Злодейская выполнялись работы по восстановлению материальной части.

26 октября на аэродроме Зерновая при несчастном случае трагически погиб младший лейтенант Павел Гичевский, замечательный воздушный боец и товарищ.

Гичевский Павел Григорьевич родился в 1914 году в Могилеве. Белорус. В Красной Армии с 1937 года. Закончил филиал Минского аэроклуба, в 1938 году закончил Борисоглебскую военную школу летчиков. В 55-й ИАП прибыл в первые дни его формирования на должность младшего летчика. Участник боев с первого дня Великой Отечественной войны, летал на самолетах И-16 и И-153 «чайка». Сразу включился в активную боевую жизнь, сделал очень много боевых вылетов на штурмовку вражеских войск, прикрывал наши войска и аэродромы, сопровождал бомбардировщики на боевые задания. В воздушных боях сбил три самолета противника.

После того как немецко-фашистские войска заняли Таганрог, командование группы армий «Юг» решило продолжать наступление силами 1-й танковой армии, сначала разгромить войска 9-й армии севернее Таганрога, а затем захватить Ростов и плацдарм на южном берегу Дона восточнее Ростова.

В целях сокращения протяженности фронта и создания резерва Южный фронт получил разрешение Ставки отойти к 13 октября на новую линию обороны. Отход войск на новый рубеж пришлось выполнять в условиях ожесточенных боев, и к концу октября войска 12-й армии Южного фронта закрепились на рубеже Красный Лиман — Дебальцево, а 18-я и 9-я армии отошли на 30–35 км восточнее рубежа реки Миус.

Таким образом, к концу октября противник вышел на

подступы к Ростову. 5 ноября немецкие войска, обладавшие подавляющим превосходством в танках, возобновили наступление против войск 9-й армии. Начались жестокие бои. Чтобы избежать затяжных боев за Ростов, противник решил обойти его с севера и выйти к Дону через Шахты и Новочеркасск.

За четыре дня боев враг ценою больших потерь потеснил 9-ю армию на 30 км, но развить успех наступления на Шахты и Новочеркасск не смог. 8 ноября гитлеровцы, выйдя на рубеж Астахово — Кутейниково — Генеральное — Чалтырь, решили прекратить наступление на этом направлении и произвести захват Ростова ударом 1-й танковой армии по войскам 56-й армии с северо-запада. Для этого гитлеровцам пришлось произвести перегруппировку, которая заняла девять дней.

Бои за Ростов. Контрнаступление войск Южного фронта, ноябрь-декабрь 1941 года

Выход противника на подступы к Ростову создал угрозу захвата этого города и нарушения работы важнейшей железнодорожной магистрали. Гитлеровское командование настойчиво стремилось захватить Ростов не только как важный экономический и культурный центр, но и как крупный стратегический пункт на юге нашей страны — «ворота» Кавказа. Перед войсками Южного фронта и 56-й Отдельной армии стояла очень важная и ответственная задача — прочно закрыть эти «ворота» и не пропустить через них захватчиков.

В мою задачу не входит подробное описание боевых действий в битве за Ростов, я ставлю более скромную цель — с точки зрения авиационной стороны схематично показать ход сражения под Ростовом — первого контрнаступления войск Южного фронта. Эта наступательная операция Южного фронта во взаимодействии с войсками 56-й Отдельной армии имела большое политическое значение: были сорваны планы гитлеровского командования прорваться на Кавказ, скованы крупные силы немецко-фашистских войск в момент битвы под Москвой и, в-третьих, гитлеровские войска были отброшены от Ростова на запад на 60–80 км со значительными для него потерями, противник был вынужден перейти к длительной обороне.

В этой операции принимал участие и наш полк, который после ремонта материальной части и кратковременной передышки 30 октября вновь возвратился на фронт с базированием на аэродроме Новошахтинск. На протяжении всего периода боев под Ростовом летчики полка всеми силами способствовали войскам 9-й армии в выполнении стоящих перед нею задач. Обстановка на фронте непрерывно менялась, поэтому полк был вынужден осуществлять аэродромный маневр, переменно базируясь на аэродромах Новошахтинск, Шахты, Ново-Золотовка и вновь Шахты, находясь в непосредственной близости от линии фронта.

В этот период, в самый пик боев за Ростов, наибольшая нагрузка по боевой работе легла на летчиков-«старичков» Павла Крюкова, Александра Покрышкина, Валентина Фигичева, Николая Лукашевича, Викентия Карповича, Василия Шульгу, Ивана

Назарова, Леонида Тетерина, Ивана Зибина, Федора Захарова. Отличился в боях и молодой сержантский летный состав: Даниил Никитин, Степан Супрун, Леонид Сташевский, Иван Степанов, Александр Голубев.

30 октября с раннего утра девятка «мигов» поднялась в воздух с аэродрома Зерновая и взяла курс на Шахты, где, ознакомившись с районом боевых действий, прикрывала группировку наземных войск в районе Шахты — Лесогорка. В этот же день после полудня «миги» произвели посадку на аэродроме Новошахтинск.

На следующий день пара «мигов» Федора Захарова и Ивана Назарова патрулированием в воздухе прикрывала аэродром базирования. Пятерка «мигов» Леонида Тетерина, Теминдора Паскеева, Александра Гросула и Ивана Войтенко, ведомая Павлом Крюковым, штурмовала вражеские войска, двигавшиеся по дорогам в районе Куйбышево — Успенская — Большая Кирсановка. В районе цели группа была встречена сильным зенитным огнем. С боевого задания не возвратились «миги» младшего лейтенанта Александра Гросула и сержанта Ивана Войтенко. Причину потерь двух самолетов и судьбу летчиков установить не удалось.

Гросул Александр Дмитриевич родился в 1917 году в городе Котовске в Молдавии. Украинец. В Красной Армии с 1937 года. Военную школу летчиков окончил в 1938 году. В полк прибыл в апреле 1940 года на должность старшего летчика. Участник боев с первого дня войны, летал на всех типах самолетов, имевшихся в полку. Штурмовал вражеские войска, сопровождал бомбардировщиков, прикрывал наземные войска, вылетал на перехват вражеских самолетов.

Войтенко Иван Антонович — сержант, молодой пилот, прибывший в полк в июле 1941 года. Родился в 1921 году в селе Спасское Ново-Московского района Днепровской области. За короткий срок пребывания в полку освоил самолеты И-16 и МиГ-3, быстро вошел в семью боевых летчиков и принял активное участие в боях. Совершил несколько десятков боевых вылетов на штурмовку вражеских войск, выполнял задания на прикрытие своих наземных войск и аэродромов от налетов фашистской авиации и воздушную разведку в составе ведомого пары самолетов.

1 ноября с утра семерка «мигов», возглавляемая Валентином Фигичевым, с летчиками Карповичем, Захаровым, Лукашевичем, Барышниковым, Никитиным и Сташевским совместно с четверкой «ишачков» 131-го ИАП, восьмеркой «ишачков» 88-го ИАП и парой «лаггов» 170-го ИАП, взлетела на сопровождение к цели 12

самолетов СБ, наносящих бомбовый удар по гитлеровским войскам в районе Куйбышево. Когда эта армада истребителей встретилась с бомбардировщиками и заняла свое место в боевом порядке, то душа радовалась тому, что 12 самолетов СБ сопровождает такая сила — девятка «мигов» и дюжина «ишачков», давно не приходилось летать такой группой.

Бомбардировщики, выйдя на цель, удачно сбросили свой бомбовый груз на моторизованные войска противника, зенитный огонь не причинил им вреда. На обратном пути появившаяся шестерка «мессов» не решилась приблизиться и вступить в бой и, пройдя на приличном удалении, от нашей группы, скрылась в западном направлении. Бомбардировщики выполнили задание без потерь.

После полудня состоялся второй вылет, в котором приняли участие два звена «мигов», возглавляемых Павлом Крюковым, с летчиками Иваном Назаровым и Иваном Зибиным, Леонидом Тетериным, Степаном Супруном и Александром Голубевым. Летчики получили задание совместно с четверкой «ишачков» 131-го ИАП произвести воздушную разведку вражеских войск в районе Успенская — Матвеев Курган — Большая Кирсановка и при обнаружении противника нанести штурмовой удар.

В конце дня звено «мигов», возглавляемое Валентином Фигичевым, с летчиками Викентием Карповичем и Николаем Лукашевичем совместно с двумя «мигами» 170-го ИАП вело разведку и штурмовало войска противника в районе Матвеев Курган — Политотдельское, истребители были обстреляны сильным зенитно-пулеметным огнем.

На следующий день по причине плохих метеоусловий боевая работа ограничилась вылетом одного звена «мигов» (Назаров, Степанов и Голубев) на воздушную разведку вражеских войск в район Куйбышево — Дубровино и штурмовой атакой по отдельным автомашинам в этом районе.

На третий день ноября у летчиков было много работы, чему способствовали благоприятные метеоусловия. Полк, кроме вылетов на воздушную разведку, объединяя свои самолеты с машинами соседей, совершил в этот день три боевых вылета сборных групп на уничтожение войск противника с общим количеством самолетов свыше четырех десятков.

С наступлением рассвета Александр Покрышкин в паре с сержантом Александром Голубевым стартовали на воздушную разведку, имея задачу вскрыть аэродромы базирования самолетов противника и попутно выдвижение гитлеровских войск из района Кутейниково. Однако в первом вылете обнаружить аэродромы противника не удалось, и через четыре часа Александр повторил

свой вылет с той же задачей.

Следом в воздух поднялось звено «мигов», возглавляемое Валентином Фигичевым с летчиками Карповичем и Лукашевичем, которые совместно с пятью «ишачками» 131-го ИАП, тремя «лаггами» 170-го ИАП и шестеркой И-16 88-го ИАП предприняли атаку с нанесением бомбового удара по моторизованным вражеским войскам в районе Куйбышево — Русский — Равнополье. Успешные штурмовые атаки вызывали многочисленные пожары и взрывы, противник понес ощутительные потери в технике и живой силе. В районе цели противник открыл плотный зенитно-пулеметный огонь, самолеты получили пулеметные пробоины.

Спустя три часа в повторный вылет на задание вылетела шестерка «мигов», возглавляемая комэском старшим лейтенантом Павлом Крюковым, в ее составе шли военком Федор Захаров, командир звена Леонид Тетерин и сержанты Даниил Никитин, Иван Степанов и Андрей Труд.

К «мигам» присоединились четыре «ишачка» 131-го ИАП и пара «лаггов» 170-го ИАП. Смешанная группа истребителей имела задачу прикрыть наземные войска с последующим штурмовым ударом по скоплению вражеской техники и живой силы в районе Равнополье — Марьевка — Лысогорка. В районе цели штурмовки группа наших истребителей вступила в воздушный бой с девяткой Ме-109, в результате чего один «месс» был сбит. В бою получили ранения летчик И-16 капитан Сенин и летчик «лагга» младший лейтенант Смирнов, которые произвели посадку на своем аэродроме.

В этот день был предпринят еще один боевой вылет сборной группы — звено «мигов», пилотируемое Федором Барышниковым, Степаном Супруном и Иваном Назаровым, совместно с пятью «ишачками» 88-го ИАП, одним «лаггом» 170-го ИАП и тройкой «ишачков» 131-го ИАП нанесли бомбово-штурмовой удар по автотранспорту, артиллерии и живой силе противника в районе населенного пункта Карташово. По результатам визуального наблюдения было отмечено возникновение очага пожара, уничтожение и повреждение свыше десятка автомашин с живой силой. Самолеты были обстреляны сильным зенитно-пулеметным огнем.

На следующий день в полдень два «мига» и «лагг» произвели вылет на перехват бомбардировщика Хе-111, но в связи с поздним оповещением встреча не состоялась.

На пятый день ноября гитлеровцы перешли в наступление в направлении района базирования 55-го ИАП, что вынудило изменить место дислокации и к исходу дня перебазироваться на

аэродром Шахты — Рудник имени Артема. На новый аэродром перелетела семерка «мигов» — все, чем располагал полк.

С этого аэродрома полк на следующий день продолжал боевую работу. С утра пара Федор Захаров — Иван Назаров получила задачу произвести разведку гитлеровских войск в районе Ново-Красновка — Ново-Спасовка — Лысогорка — Миллерово.

Разведчики шли на небольшой высоте, и при их появлении вражеские зенитки открывали плотный огонь артиллерии и крупнокалиберных пулеметов. С задания не возвратился Федор Захаров. По предположению Ивана Назарова, старший политрук был сбит огнем зенитной артиллерии противника в районе Бобрикова, самолет упал в расположении вражеских войск.

Старший политрук Захаров Федор Сергеевич родился в 1912 году, в полк прибыл в июле 1941 года на должность военкома эскадрильи. Летал на самолетах И-16 и МиГ-3, участвовал в вылетах на разведку, штурмовку, прикрытие наземных войск и обеспечение боевых действий бомбардировщиков. Как боевой военком служил примером всему летному составу, в воздушных боях он научился бить врага наверняка, проявлял мужество, смелость и находчивость.

В этот период наземное и авиационное командование весьма нуждалось в сведениях о противнике — враг находился у ворот Ростова, и не было сомнения, что он попытается овладеть городом. В этот день разведывательные полеты продолжались одиночными самолетами. На разведку вражеских войск в воздух поднимались Валентин Фигичев, Викентий Карпович, Василий Шульга. Летчики вели наблюдение за изменениями дислокации вражеских войск в районах Барило-Крепинская, Павловка, Бирюкове, Карпове, Миллерово. Все разведывательные полеты, как правило, сопровождались атаками по наземным войскам противника.

За самоотверженный труд по подготовке самолетов к боевым вылетам и обеспечению безотказной работы самолетов и вооружения при выполнении боевых заданий приказом командира авиаполка от 4 ноября 1941 года были награждены часами инженер по вооружению младший воентехник Бессокирный Кузьма Михайлович, авиамеханик самолета воентехник Путькалюк Иван Петрович, авиамеханик самолета воентехник Корницкий Григорий Егорович, техник звена воентехник Яковенко Иван Михайлович, помощник начальника штаба по разведке капитан Ларин Сергей Александрович.

В связи с плохими метеоусловиями, низкой сплошной облачностью и дождями, боевая работа была ограничена и велись

только разведывательные полеты одиночными самолетами. Значительно осложнилась наземная обстановка на фронте, и полк был вынужден перебазироваться 8 ноября на аэродром Новозолотовская.

На следующий день, 9 ноября, полк продолжал вести боевую работу. Звено МиГ-3, пилотируемое Валентином Фигичевым, Викентием Карповичем и Николаем Лукашевичем, выполняло задачу по воздушной разведке гитлеровских войск в районе Сулин — Крюково — Болыпе-Крепинская, где истребители атаковали РСами и пулеметным огнем колонну численностью до 50 автомашин. Павел Крюков в паре с Теминдором Паскеевым, ведя воздушную разведку, атаковали отдельные автомашины противника в районе Есауловка — Дьяково — Миллерово. Четверка самолетов Василия Шульги, Леонида Тетерина, Даниила Никитина и Леонида Сташевского, ведя разведку в районе Барило-Крепинская — Аграфеновка — Болыпе-Крепинская, бомбами и пулеметным огнем атаковала скопление живой силы и боевой техники в населенном пункте Аграфеновка. Самолеты были обстреляны зенитными установками «эрликон».

Боевые вылеты, в которых разведка сочеталась со штурмовыми ударами, имели большую эффективность. Атакам в этих случаях подвергались не только колонны автомашин, но и одиночные цели — штабные и легковые автомашины, бензозаправщики, командные пункты, артиллерийские установки и узлы связи.

В ноябре при базировании на аэродроме Новозолотовская боевая работа была сильно затруднена и ограничена в связи с плохими метеоусловиями — все время висела низкая сплошная облачность и стояли туманы; дожди привели аэродром в непригодность — взлетно-посадочная полоса раскисла и превратилась в болото.

13 ноября с утра погода благоприятствовала боевым вылетам, и Валентин Фигичев в паре с Викентием Карповичем произвели разведку немецких войск с последующей штурмовкой автотранспорта противника в районе Болдыревка — Барило-Крепинская — Больше-Крепинская. Павел Крюков одиночным «мигом» вел разведку в районе Дьякова.

Четверка «мигов» Федора Барышникова, Николая Лукашевича, Степана Супруна и Дани Никитина совместно с пятеркой «ишачков» 88-го полка составила штурмовую группу, которая нанесла удар по живой силе и технике противника в районе населенного пункта Гребцово. Гитлеровцы понесли значительные потери в живой силе и технике.

В следующий боевой день полк продолжал парами и

звеньями истребителей вести разведку и штурмовать гитлеровские войска. С раннего утра в первый боевой вылет вышла четверка «мигов» Фигичева, Карповича, Никитина и Степанова, которая вела воздушную разведку в районе Дарьевка — Барило-Крепинская — Больше-Крепинская, а в населенном пункте Аграфеновка атаковала сосредоточение автотранспорта с артиллерией и живой силой. Повторный вылет на штурмовой удар по этому населенному пункту произвела четверка Крюкова, Тетерина, Зибина и Шульги. Село Аграфеновка прикрывалось сильным нарядом зенитных средств, и при появлении штурмующих самолетов по ним велся плотный зенитный огонь.

В районе Родионово-Несветайская — Воложино — Кутейниково воздушную разведку вело звено «мигов» Федора Барышникова, Николая Лукашевича и Александра Голубева, которое бомбами и пулеметным огнем атаковало автотранспорт противника в населенном пункте Гребцово. Александр Покрышкин вел разведку гитлеровских войск в населенном пункте Дарьевка.

15 ноября продолжалась боевая работа — четверка «мигов» Фигичева, Карповича, Никитина и Сташевского совместно с одним «лаггом» 170-го авиаполка вела разведку и штурмовала войска противника в районе Карпово — Дарьевка — Дарьино-Ермаково. Повторные штурмовые атаки по гитлеровским войскам в этом районе нанесла штурмовая группа, состоящая из четверки «мигов» Лукашевича, Тетерина, Зибина и Шульги и одного ЛаГГ-3 170-го ИАП. Штурмовая группа подверглась обстрелу огнем зенитных пулеметов, в самолетах имелись пулевые пробоины.

В третьем боевом вылете на воздушную разведку и очередной штурмовой удар участвовала пара «мигов» Павла Крюкова и Теминдора Паскеева, которая совместно с двумя «лаггами» 170-го авиаполка атаковала колонну крытых автомашин и мотоциклистов в населенных пунктах Дарьевка и Ермаково. В результате было уничтожено и повреждено несколько автомашин и разбито до пяти мотоциклов.

Закончился еще один боевой день. Из «старичков» осталось в живых не больше десятка летчиков, а если учесть командировки и болезни — и того меньше. Из молодых же пилотов «строевых штыков» наберется пока на два звена, приходится думать, как в боевых вылетах составлять группы из опытных и молодых пилотов, кого с кем ставить в пару… Отдавая должное молодым летчикам, надо признать, что они хорошо дерутся с врагом, наносят меткие штурмовые удары по наземным войскам врага, смело вступают в воздушные бои. Уже сумели отличиться Леонид Сташевский, Даниил Никитин, Степан Супрун. Хорошую память о

себе оставили Иван Деньгуб и Иван Войтенко.

Настал новый боевой день — 16 ноября, в воздух поднялась пятерка «мигов» во главе с Александром Покрышкиным, с ним шли Александр Голубев, Иван Назаров, Николай Лукашевич и Федор Барышников. Летчики взяли курс в район Кутейниково — Болдыревка — Вишневка, где вели разведку гитлеровских войск, а затем атаковали врага бомбово-пулеметным огнем. Ведущий, старший лейтенант Покрышкин, вернулся с задания из-за неисправности самолета.

В очередном боевом вылете звено «мигов» в составе Павла Крюкова, Андрея Труда и Степана Супруна вело воздушную разведку в районе Кутейниково — Таврический — Волошино и парой «мигов» атаковало автомашины по дороге на Кутейниково. Андрей Труд также возвратился с задания на неисправном истребителе.

Если рассматривать наземную обстановку под Ростовом, то следует сказать, что в результате наступления гитлеровских войск с 5 по 8 ноября немецкие части вышли на рубеж Астахово — Кутейниково — Генеральское — Чалтырь, но развить удар на Шахты и Новочеркасск не смогли. 8 ноября командование группы армий «Юг» решило прекратить наступление на этом направлении и поставило перед 1-й танковой армией задачу захватить Ростов ударами по 56-й армии с северо-запада. Для этого противнику пришлось произвести перегруппировку, которая заняла девять дней — до 17 ноября.

В целях разгрома вражеской танковой группировки под Ростовом и удержания города командование Юго-Западного направления с разрешения Ставки решило провести наступательную операцию, в которой предусматривалось нанести главный удар войсками 37-й армии — вновь сформированной в районе Каменск-Шахтинский — Краснодон — Лиховский, в общем направлении на Больше-Крепинскую, в тыл моторизованным корпусам 1-й танковой армии противника.

Предполагалось, что основные силы Южного фронта нанесут удар в общем направлении на юго-запад во фланг и тыл главной группировки 1-й танковой армии, прорвавшейся в район Астахово — Родионово-Несветайская — Больше-Крепинская, и во взаимодействии с 56-й Отдельной армией уничтожат ее.

Левофланговые части 18-й армии наносят вспомогательный удар в направлении Дьяково — Дмитриевка и выходят в верхнее течение реки Миус. 9-я армия наносит второй вспомогательный удар, действуя из района Ново-Ростова. При этом к началу наступления противник располагал двойным превосходством в танках и не уступал по численности в живой силе.

Контрнаступление войск Южного фронта началось 17 ноября, одновременно с наступлением на Ростов 1-й немецкой танковой армии с северо-запада, нанесшей удар по войскам 56-й Отдельной армии. Сложилась своеобразная обстановка. Противник стремился прорваться к Ростову, а в тыл и во фланг его наступающей группировке наносили удар войска Южного фронта.

Войска 37-й армии, наносившие главный удар, сбивая прикрытие 1-й танковой армии противника, в первый день продвинулись на 15–18 км. В следующие три дня сопротивление противника возросло и нашим войскам удалось потеснить противника только на 15–20 км.

Наступление войск Южного фронта приостановилось, и одной из причин было то, что наземные войска лишались авиационной поддержки из-за плохих метеорологических условий. Только с 20 ноября погода значительно улучшилась, и боевая авиация смогла оказать войскам серьезную помощь. Левофланговые дивизии 18-й армии встретили упорное сопротивление вражеских войск и в первые четыре дня успеха не имели. 9-я армия к 21 ноября продвинулась только до рубежа Аграфеновка — Кутейниково.

Ударная группировка противника, обладающая превосходством в танках, в это время, преодолевая сопротивление частей 56-й Отдельной армии, продолжала двигаться к Ростову и 19 ноября вышла на северную окраину города. На следующий день противник пытался захватить переправу через Дон в районе станицы Аксайской, но успеха не имел, и он направил удар в центр Ростова. Завязались уличные бои. В ночь на 20 ноября и весь следующий день части 56-й Отдельной армии самоотверженно защищали город. 21 ноября противник полностью овладел Ростовом. Захват гитлеровцами города явился следствием медленного темпа наступления наших частей и соединений, войска Южного фронта не смогли до 22 ноября помешать противнику в захвате города.

Однако приближение ударной группировки Южного фронта к рубежу реки Тузлов уже создавало реальную угрозу флангу и тылу немецких войск, захвативших Ростов. Гитлеровцы, не имея сил развивать успех на юг, перешли к обороне. Часть своих сил они перебросили из Ростова на север для организации на правом берегу реки Тузлов обороны против наступающих войск 37-й и 9-й армий. Войска Южного фронта после перегруппировки 27 ноября возобновили наступление.

Главные силы 37-й армии наносили удар с рубежа Стоянов — Генеральское через Султан-Салы на западную окраину Ростова, а 9-я армия двигалась на Ростов через Большие Салы. 56-я армия,

вошедшая в состав Южного фронта, наступала тремя группировками и наносила удары на Ростов с трех направлений. Под натиском войск Южного фронта противник вынужден был начать отступление из ростовского «мешка».

Бои на подступах к Ростову и на его улицах были исключительно упорными. В них принимали участие донские казачьи дивизии, а также бойцы народного ополчения, партизаны и рабочие отряды.

29 ноября части центральной группы 56-й армии вместе с новочеркасской группировкой 9-й армии и ростовским ополчением полностью очистили Ростов от немецко-фашистских захватчиков. Начатое 30 ноября войсками Южного фронта преследование потрепанных дивизий 1-й танковой армии немцев продолжалось до 2 декабря. Противник отступал на рубеж рек Миус и Самбек на участке от Дмитриевки до Таганрогского залива.

Что касается действий нашей авиации в этот период, то с началом наступления наших войск метеорологическая обстановка была настолько ненастной — низкая сплошная облачность, туманы и моросящий дождь, — что групповые полеты на боевое задание были немыслимы. Поэтому в период с 17 по 20 ноября летчики полка, базируясь в Новозолотовке, вели ограниченную боевую работу, главным образом одиночными самолетами вылетали на воздушную разведку и попутно штурмовали войска противника в районах северо-западнее и юго-западнее населенных пунктов Шахты, Дарьевка, Грушевская, Больше-Крегашская, Генеральское. Аналогичное положение создалось и у других авиационных частей ВВС Южного фронта, не могли действовать в интересах наземных войск ни бомбардировочная, ни штурмовая авиация. Безусловно, одиночные боевые вылеты на разведку, хотя и со штурмовками противника, не могли оказать существенной помощи наступающим войскам 9-й и 37-й армий, и общевойсковое командование справедливо роптало на бездеятельность авиации.

В период, когда танковые дивизии противника двигались к Ростову, воздушные разведчики Павел Крюков, Александр Покрышкин, Иван Назаров вылетали одиночными самолетами, несмотря на плохие метеоусловия, вели постоянное наблюдение за передвижением танковой группировки, как бы она ни маскировалась.

Когда из очередного вылета на разведку возвратился Павел Крюков, первый обнаружив и доложив командованию, что на окраине Ростова находятся фашистские танки, то это произвело ошеломляющее впечатление не только на авиационное, но и на

общевойсковое командование, никто не мог поверить этому донесению. Пришлось эти сведения неоднократно проверять и перепроверять, но данные Павла Павловича были достоверны.

В день, когда противник овладел Ростовом, 21 ноября, полк вел интенсивную воздушную разведку фашистских танковых и моторизованных войск, преимущественно в районе Родионово-Несветайская — Кутейниково — Чистополье, в районах Ростова и Новочеркасска, а также в северо-западном направлении от Шахт, Дарьевки, Миллерова, Лысогорки. Валентин Фигичев, Павел Крюков, Александр Покрышкин, Викентий Карпович, Иван Зибин, Василий Шульга, Николай Лукашевич, Иван Назаров, Даниил Никитин, Леонид Сташевский, Степан Супрун одиночными и парами самолетов произвели в течение дня свыше десятка боевых вылетов, ведя наблюдение за передвижением и сосредоточением подвижных частей противника, нанося по ним бомбовые удары и обстреливая пулеметным огнем живую силу и транспорт.

Пара Ивана Зибина и Степана Супруна, обнаружив при ведении разведки в районе Больше-Крепинская колонну числом до 150 автомашин, атаковала ее реактивными снарядами и пулеметным огнем. Противник открыл сильный зенитный огонь, самолет Ивана Зибина получил повреждения, летчик дотянул до своей территории и приземлился в расположении своих войск.

На следующий день в очередной разведывательный вылет пошел Иван Назаров в паре с Леонидом Сташевским. В районе Лысогорка — Больше-Крепинская летчики встретили пару Ме-109 и вступили с ними в воздушный бой, в результате которого Иван Назаров сбил одного «мессершмитта». Затем к месту боя подошла еще шестерка «мессов», которая атаковала разведчиков. Иван Назаров не принял боя и со снижением ушел на свою территорию. Ведомый летчик сержант Леонид Сташевский с боевого задания на аэродром не возвратился. По предположению ведущего сержант Сташевский мог быть сбитым вражескими истребителями.

Сташевский Леонид Митрофанович родился в 1921 году в селе Александровка Ново-Троицкого района Запорожской области. После окончания военного училища летчиков прибыл в полк в июле 1941 года на должность пилота. Один из активных молодых пилотов, в короткое время успешно освоил самолеты И-16 и МиГ-3 и принял участие в боях, за короткое время совершил около 50 боевых вылетов на штурмовку вражеских войск, прикрытие наземных войск и на воздушную разведку в качестве ведомого.

В ходе контрнаступления войск Южного фронта по освобождению Ростова с улучшением метеорологических условий

авиация смогла оказать серьезную помощь наступающим войскам, нанося по противнику бомбовые и штурмовые удары и обеспечивая командование необходимыми разведывательными данными о действиях противника.

29–30 ноября воздушная разведка и штурмовые атаки велись сборными парами самолетов — одним «мигом» от 55-го и одним «лаггом» от 170-го авиаполков. В составе 20-й смешанной авиадивизии начал боевые действия 446-й истребительный авиаполк, это позволило усилить удары по наземному врагу.

Лучшими разведчиками в этой операции показали себя: старший лейтенант Павел Крюков, младший лейтенант Валентин Фигичев, старший лейтенант Александр Покрышкин, лейтенант Иван Назаров. За отличное выполнение заданий командования по воздушной разведке летный состав полка получил благодарность от Военного совета 9-й армии.

В результате контрнаступления и успешных боевых действий войск 37-й, 9-й и 56-й армий в Ростовской наступательной операции фашистские войска были изгнаны из Ростова и отброшены до рубежа реки Миус, где противник оказал сильное сопротивление на заранее подготовленных оборонительных рубежах.

Контрнаступление Южного фронта имело большое военное и политическое значение, оно сорвало план гитлеровского командования прорваться на Кавказ и укрепило положение наших войск на левом крыле советско-германского фронта. Немаловажным фактором явилось и то, что на Южном фронте были скованы крупные силы врага в самый напряженный период битвы под Москвой.

В связи с благоприятной наземной обстановкой 1 декабря полк перебазировался ближе к линии фронта на аэродром Шахты — Рудник имени Артема, что позволило при ведении разведывательных полетов проникать на большую глубину в тыл противника, охватывать разведкой больший район. Но боевая работа в декабре, и особенно в первых его числах, ограничивалась плохими метеоусловиями. Воздушная разведка велась одиночными и парами самолетов, а штурмовые удары по противнику наносились небольшими группами.

В первый день декабря Александр Покрышкин, Валентин Фигичев, Викентий Карпович, Павел Крюков вели разведку на путях отхода вражеских танковых колонн в районе Самбек — Троицкое — Александровка. Иван Назаров, выполняя задание в этом районе, на обратном маршруте попал под мощный зенитный огонь врага. Самолет был подбит, и летчик произвел вынужденную посадку в расположении своих войск.

Николай Лукашевич в паре со Степаном Супруном на «мигах» продолжали наблюдение за отходом войск противника в западном направлении, обращая особенное внимание на район Самбек — Троицкое — Александровка.

5 декабря сборная группа «мигов», «лаггов» и «ишачков» предприняла попытку нанести штурмовой удар по вражескому аэродрому возле Таганрога, но цель оказалась закрытой низкой облачностью и туманом. Группа истребителей была вынуждена проштурмовать наземные войска врага в районе их сосредоточения.

10 декабря полк потерял еще одного летчика — при перегоне самолета с аэродрома Новозолотовская на аэродром Рудник имени Артема потерпел катастрофу Иван Назаров.

В 1938 году после окончания летного училища мы расстались и разъехались в разные стороны, но фронтовые дороги опять свели нас в сентябре 1941 года. Иван уже был в звании лейтенанта, успел побывать на фронте, повстречаться в воздушных боях с «мессерами» и «юнкерсами».

Лейтенант Назаров Иван Петрович родился в 1918 году в деревне Опеченский Рядок, Опеченского района Ленинградской области. В Красной Армии с 1938 года, в этом же году окончил военное училище. В полк прибыл на должность младшего летчика и сразу же принял активное участие в боях. Особо отличился в Ростовской наступательной операции наземных войск, где выполнял боевые задания на воздушную разведку войск противника в сложных метеоусловиях, доставлял важные разведывательные сведения о противнике, совершил в полку за короткое время около 30 боевых вылетов, в воздушных боях сбил два вражеских истребителя. Личный состав, проводив боевого летчика в последний путь, похоронил его на кладбище города Шахты со всеми воинскими почестями.

Прошло полгода войны, тяжелой и кровопролитной, немного осталось в живых летчиков из тех, кто начинал войну с первого дня, да и прибывшая молодежь уже несла потери. Уцелевшие ветераны были удостоены очередных воинских званий — комэску Валентину Фигичеву было присвоено звание старший лейтенант; Павлу Крюкову — капитан; старших лейтенантов удостоились Леонид Тетерин и Иван Зибин, а я, Николай Лукашевич и Василий Шульга стали лейтенантами.

Тем временем боевая работа продолжалась. 23 декабря Валентин Фигичев и я получили задачу произвести воздушную разведку вражеского аэродрома западнее Таганрога. Мы поднялись в воздух и, маскируясь облачностью, взяли курс к цели. Скрытно подойдя к аэродрому, который мы хорошо знали,

так как ранее базировались на нем, на стоянках самолетов обнаружили до двух десятков истребителей. В результате внезапной атаки реактивными снарядами и пулеметным огнем было уничтожено и повреждено не менее четырех вражеских самолетов. Зенитки открыли огонь, но было уже поздно — наши «миги» на бреющем вышли из зоны огня. Осмотрев еще раз прифронтовую полосу, мы благополучно возвратились на свой аэродром.

Звено «мигов», пилотируемое Павлом Крюковым, Николаем Лукашевичем и Даниилом Никитиным, выполняло задание по разведке вражеских войск в треугольнике Матвеев Курган — Кирсановка — Графская. Разведчики, обнаружив скопление боевой техники западнее Кирсановки, проштурмовали его. Вражеские зенитки открыли мощный огонь, но истребители, сманеврировав, вышли из зоны поражения.

Повторный вылет на разведку в этот район выполнялся парой Карпович — Шульга. На подлете к району разведки Василий Шульга был вынужден прервать выполнение задания из-за неисправности самолета и произвел вынужденную посадку в расположении своих войск. Я, убедившись в благополучной посадке ведомого, продолжал выполнять поставленную задачу в одиночку. На окраине села Латоново атаковал скопление автотранспорта численностью до полутора десятка автомашин, добившись нескольких прямых попаданий реактивными снарядами в крытые грузовики. На обратном пути мне повстречался вражеский разведывательный самолет, который после первой же атаки потерял управление и беспорядочно пошел к земле.

С утра 27 декабря на боевое задание в воздух поднялся лейтенант Николай Лукашевич, ему предстояло установить сосредоточение гитлеровских войск в районе Матвеев Курган — Кирсановка — Покровская и атаковать пулеметным огнем обнаруженные цели.

В этот день пара «мигов» Викентия Карповича и Даниила Никитина совместно с семеркой «ишачков» 88-го авиаполка сопровождала пятерку бомбардировщиков СБ, наносившую бомбовый удар по скоплению гитлеровцев в районе населенного пункта Чистяково. Бомбардировщики успешно выполнили боевое задание и благополучно возвратились на свой аэродром.

В последние дни декабря 1941 года основное внимание уделялось разведке вражеских войск, отброшенных из Ростова на реку Миус. Немцы, укрепляя оборонительный рубеж, проводили перегруппировку и переброску резервов в тактическую полосу обороны, не исключая подготовку к очередным наступательным

боям. Эти обстоятельства заставляли командование наших наземных войск тщательно следить за действиями противника и быть готовым к отражению возможных ударов. Разведка фронтовой полосы и тылов противника была необходима как воздух, для этой цели были мобилизованы все те немногие силы, которыми располагали авиационные части ВВС 9-й армии и Южного фронта в целом.

В основном полк вел боевую работу в районе населенных пунктов Матвеев Курган, Успенская, Александровка, Анастасиевка, Кирсановка к северо-западу от Таганрога, держа их под постоянным наблюдением.

В этот район на разведку ушло звено «мигов» Павла Крюкова, Леонида Тетерина и Василия Шульги. В населенном пункте Анастасиевка разведчики атаковали скопление автотранспорта общим числом до 30 единиц, в результате атаки бомбово-пулеметным огнем было сожжено и повреждено до восьми машин.

Во время штурмовки капитан Павел Крюков был атакован двумя «мессами», которые прикрывали населенный пункт. Крюков боя не принял и ушел от противника со снижением. При выходе из атаки капитан Крюков не обнаружил своих ведомых — старшего лейтенанта Тетерина и лейтенанта Шульги. Как оказалось, Леонид Тетерин произвел посадку на запасном аэродроме и к вечеру возвратился на свой аэродром. Василий Шульга был подбит зенитным огнем и произвел вынужденную посадку в расположении своих войск.

В течение последующего дня задания по воздушной разведке выполняли Валентин Фигичев, Александр Покрышкин, Викентий Карпович, Николай Лукашевич, Степан Супрун, Даниил Никитин, одновременно нанося удары по вражеским войскам.

30 декабря 1941 года многих из летчиков и техников ожидал приятный сюрприз. Командир полка майор Виктор Иванов объявил приказ командующего ВВС 9-й армии от 27 декабря 1941 года, где говорилось: «За хорошие показатели в боевой работе личный состав 55-го ИАП награждаю денежной премией: лейтенанта Шульгу Василия Антоновича, лейтенанта Карповича Викентия Павловича, сержанта Супруна Степана Яковлевича, старшего лейтенанта Павленко Леонтия Ивановича, младшего воентехника Вахненко Ивана Степановича, младшего воентехника Гавва Семена Ивановича, младшего воентехника Тарабана Григория Евдокимовича, младшего воентехника Клименко Григория Васильевича, младшего воентехника Видюкова Михаила Романовича, воентехника 2 ранга Чувашкина Григория Дмитриевича, воентехника 2 ранга Дурнова Николая

Васильевича, младшего сержанта Кабанова Ивана Николаевича».

Безусловно, поощрение за боевую работу, идущее от вышестоящего командования — дело престижное и было с благодарностью воспринято награжденными, но важны не деньги, а то, что усилия личного состава в боях не прошли незамеченными.

Однако в этот день летчики были в некоторой степени опечалены, прощаясь с одним из воздушных бойцов, заместителем командира эскадрильи старшим политруком Барышниковым Федором Ивановичем, с которым вместе шесть с лишним месяцев участвовали в боях, который убывал на учебу. Он был боевым комиссаром, совершил много десятков боевых вылетов на выполнение боевых заданий, проявив при этом отвагу и мужество, за что был награжден орденом Красного Знамени.

Контрнаступление Красной Армии зимой 1941/42 года и разгром немецких войск под Москвой привели в смятение вражеское командование вместе с Гитлером, а советский народ всемерно радовался первым успехам. Эти важные вести молнией облетели всю страну, и вместе со всеми радовались и мы, летчики, техники, политработники и младшие авиаспециалисты 55-го истребительного авиаполка. В результате успешного декабрьского наступления трех фронтов — Калининского, Западного и Брянского — гитлеровские войска были отброшены на 100–250 км от Москвы, понеся огромные потери в живой силе и боевой технике. Угроза столице нашей Родины миновала.

Пришли и первые награды.

Постановлением Военного совета Южного фронта от 5 ноября 1941 года за успешное выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и отвагу были награждены правительственными наградами: майор Иванов Виктор Петрович — орденом Ленина, капитан Атрашкевич Федор Васильевич, старшие лейтенанты Ивачев Константин Фадеевич и Фигичев Валентин Алексеевич, старший политрук Барышников Федор Иванович, младшие лейтенанты Дьяченко Леонид Леонтьевич, Макаров Иван Петрович и Грачев Петр Петрович — орденами Красного Знамени, младший лейтенант Меметов Якуб — орденом Красной Звезды.

Постановлением Военного совета Южного фронта от 23 декабря 1941 года были награждены: старший лейтенант Покрышкин Александр Иванович, лейтенанты Лукашевич Николай Яковлевич и Карпович Викентий Павлович — орденами Ленина, капитан Крюков Павел Павлович, старший лейтенант Тетерин Леонид Владимирович и лейтенант Шульга Василий Антонович — орденами Красного Знамени. За четкую

организацию работы штаба по руководству боевой работой полка, личную организованность и дисциплину начальник штаба полка майор Матвеев Александр Никандрович был награжден орденом Красной Звезды.

Приказом командования войск Южного фронта от 23 февраля 1942 года повторно были награждены орденом Ленина старшие лейтенанты Ивачев Константин Фадеевич и Фигичев Валентин Алексеевич, младший лейтенант Дьяченко Леонид Леонтьевич. Помощник начальника штаба полка капитан Ларин Сергей Александрович был награжден орденом Красной Звезды.

С 1 января 1942 года полк продолжает базироваться на аэродроме Рудник имени Артема и ведет ограниченную боевую работу по воздушной разведке с нанесением штурмовых ударов по гитлеровским войскам.

Полк ощущает острый недостаток в исправной матчасти — новых самолетов не поступает, и приходится довольствоваться теми, что выходят восстановленными из ремонтных органов. Неустойчивые и сложные метеоусловия — снегопады, метели, сплошная облачность на малой высоте при ограниченной видимости — затрудняют выполнение групповых полетов на боевое задание.

Воздушная разведка в основном ведется одиночными самолетами в отведенных для полка районах — западнее реки Миус, больше всего внимания уделяется наблюдению за населенными пунктами Матвеев Курган, Анастасиевка, Латоново, Федоровка, Мало-Кирсановка, где вражеские войска расположились на зимние квартиры. К ведению разведки привлекаются летчики, имеющие навыки полетов в сложных метеоусловиях: Валентин Фигичев, Александр Покрышкин, Павел Крюков, Викентий Карпович, Николай Лукашевич, Василий Шульга, Леонид Тетерин.

Немцы в морозные снежные дни января отсиживаются в теплых украинских хатах и землянках, не проявляя особой активности ни на земле, ни в воздухе. При ведении разведки ставилась задача вести пулеметный обстрел жилья, где засели гитлеровцы, чтобы заставить врага выходить из помещений на мороз и снег, но эти действия не давали должных результатов.

Утром 8 января Николай Лукашевич вел воздушную разведку. У населенного пункта Марьевка атаковал скопление автотранспорта. На обратном пути из-за повреждения огнем зенитных пулеметов мотора произвел вынужденную посадку в расположении своих войск западнее села Буденный. При посадке не вышло правое колесо шасси, самолет получил незначительные повреждения.

Наступил день 15 января 1942 года, снежный и морозный. Летчики еще до рассвета собрались на КП полка, где, как и всегда, нас встретил майор Матвеев. Приходилось только удивляться — когда же он отдыхает? Вечером всегда всех проводит, а с утра уже встречает. Много у него работы, самой беспокойной и разнообразной, но наш Никандрыч всюду успевает.

На этот раз слышу свою фамилию — Карпович, к начальнику штаба! Получаю задачу на воздушную разведку войск противника в районе Андреевка — Чистяково — Степановка в паре с сержантом Иваном Степановым. Все как обычно, изо дня в день: получение задачи, изучение района и маршрута — пункты, занятые противником, расположение вражеских зенитных батарей, на что обратить особое внимание, шоссейные и проселочные дороги, и никаких отметок на карте, все нужно держать в памяти!

Особое место при подготовке к вылету занимает согласование всех элементов полета с ведомым, но главное при этом — действия при встрече с воздушным противником, порядок атаки наземных целей, противозенитный маневр и особые случаи при вынужденной посадке.

Взлет и полет по маршруту. В этот раз при визуальном наблюдении установлено, что противник особой активности не проявляет, осуществляет обычные передвижения и переброску военных грузов и боевой техники к линии фронта небольшими колоннами и одиночными автомашинами. На окраине населенного пункта Чистяково вблизи линии фронта обнаружена группа автомашин, которая была атакована РСами и пулеметным огнем. Фашисты открыли сильный зенитно-пулеметный огонь по нашим истребителям, но мы сумели своевременно выйти из-под огня.

В очередной вылет на разведку вражеских войск в этом районе поднялся одиночный «миг» старшего лейтенанта Николая Лукашевича. Пролетая над селом Степановка, разведчик был обстрелян огнем крупнокалиберных пулеметов из счетверенных установок, истребитель получил пулевые пробоины — были повреждены маслорадиатор, покрышка колеса, пробиты плоскости и стабилизатор. Летчик благополучно возвратился на свой аэродром.

Свердловка — шахта № 6

Войска Южного фронта, завершив наступательную операцию по разгрому гитлеровской группировки под Ростовом и отбросив противника на фронте 18-й, 37-й, 9-й и 56-й армий на рубеж Енакиевка — Снежное — Дмитриевка и далее по рекам Миус и Самбек до Таганрогского залива, продолжали удерживать занимаемые позиции. Части и соединения наземных войск получили возможность сделать передышку, пополниться личным составом и боевой техникой. Линия фронта на какой-то период временно стабилизировалась.

Некоторая передислокация была произведена и среди авиационных частей. В частности, 55-й истребительный авиаполк получил указания перебазироваться ближе к линии фронта в полосу обороны 37-й армии.

16 января полк менял аэродром. Одиночные «миги» с небольшими интервалами взлетали с аэродрома Рудник имени Артема и следовали к новому месту базирования — аэродрому Шахта № 6 Свердловского района Ворошиловградской области. При этом авиаполк перешел в подчинение ВВС 37-й армии, мы расстались с нашей непобедимой 9-й Армией, с которой взаимодействовали с первого дня войны.

Зима 1941/42 года была слишком сердитой, крепчали морозы, шли обильные снегопады — всюду были огромные снежные сугробы. Первыми взлетели «миги» Павла Крюкова и Николая Лукашевича, за ними в воздух поднялась моя машина. Когда я подошел к аэродрому, то первым делом увидел узкую взлетно-посадочную полосу среди снежных сугробов, а впереди, в ее конце, в снегу торчали хвостами вверх два рядом расположенных самолета.

Скапотировавшие самолеты при посадке мне не мешали, но нужно было как можно точнее приземлиться, чтобы не оказаться третьим рядом с ними.

Все оказалось вполне естественным: Павел Крюков и Николай Лукашевич после посадки на ограниченную полосу с «промазом» — не совсем точным расчетом — выкатились за ее пределы и воткнулись в сугробы с поднятыми хвостами. Самолеты, не получив повреждений, были поставлены на колеса и отбуксированы на стоянку. Затем пришли Валентин Фигичев, Александр Покрышкин и остальные «миги», которых было не слишком густо, — пожалуй, и девятки не набралось исправных. Полк благополучно закончил перебазирование. Я не думал и не гадал, что этот аэродром для меня будет последним на этом этапе

войны и мне придется на долгое время расстаться с боевыми друзьями и товарищами, с родным авиаполком, в котором я пробыл с самого его формирования и под знаменем которого девять месяцев сражался с немецко-фашистскими захватчиками.

Я не мог предположить, что навсегда расстанусь с близкими друзьями Николаем Лукашевичем и Василием Шульгой, с замечательными молодыми летчиками Даниилом Никитиным и Степаном Супруном, мужественными воздушными бойцами и верными товарищами, которые навечно останутся на полях войны.

Но это будет позже, а пока боевая работа продолжалась, хотя и не столь интенсивная, исходя из количества исправных самолетов и боеготовых экипажей. В связи с зимним периодом, как на земле, так и в воздухе наступило затишье. Однако, изменив место базирования, летные экипажи уже на следующий день поднимались в воздух одиночными самолетами и парами, чтобы ознакомиться с новым районом боевых действий, а заодно выполнить задания по воздушной разведке в указанных районах, каковых полку было определено два: Новый Донбасс — Харцызск — Степановка — Чистяково и Чистяково — Зугресс — Иловайск — Кутейниково — Амвросиевка. Они так и получили свои наименования — первый и второй районы разведки. Однако это не означало, что разведка ограничивалась только этими районами, в силу необходимости получения дополнительных разведданных задания ставились и в другие районы, населенные пункты, участки железных и шоссейных дорог.

21 января воздушная разведка велась одиночными «мигами», которые пилотировали Николай Лукашевич, Валентин Фигичев и автор этих строк; район разведки был несколько изменен: Снежное — Чистяково — Орлове — Ивановка — Сталино — Харцызск. Разведкой было установлено, что районы Макеевки и Сталино противник прикрывает сильным нарядом зенитной артиллерии как малого, так и среднего калибра, при появлении самолетов открывает ураганный зенитный огонь. В районах Снежное и Чистяково отмечалось скопление автотранспорта и живой силы, где противник также открывал интенсивный зенитный огонь при бомбовых и пулеметных атаках.

Затем в район Орджоникидзе — Сталино — Харцызск в разведывательный полет вылетел Павел Крюков. Пройдя по заданному маршруту и выполнив задание, Пал Палыч сбросил бомбы и обстрелял пулеметным огнем автомашины в населенном пункте Чистяково, при этом противник оказал сильное противодействие зенитно-пулеметным огнем.

По причине частых метелей и низкой сплошной облачности с

конца января и в первой половине февраля боевая работа в полку не велась, за исключением периодических одиночных вылетов на разведку. Это время было использовано для ремонта и восстановления материальной части.

В день 24 февраля семья летчиков отмечала пополнение своих рядов — после летной тренировки в полк возвратились молодые пилоты сержанты Григорий Марголит, Владимир Бережной, Никита Мочалов, Григорий Никулин и Николай Науменко. По случаю возвращения молодых пилотов за ужином был устроен для них торжественный прием.

28 февраля летные экипажи полка вели интенсивную боевую работу, в течение дня было произведено только на воздушную разведку 11 парных и одиночных самолетовылетов в район Новый Донбасс — Чистяково — Харцызск — Артемовск, летчики вылетали на штурмовку вражеских войск в районы их скопления. В этот день было и особое задание — в расположении вражеских войск было трижды сброшено по полторы тысячи листовок с текстом: «Прощай, Москва, долой Гитлера!» При ведении воздушной разведки противник оказывал противодействие зенитно-пулеметным огнем, особенно в районах сосредоточения войск.

С приходом мартовских дней погода несколько улучшилась, с каждым днем интенсивность боевой работы возрастала. Особенно увеличилось количество боевых вылетов на воздушную разведку и штурмовые действия по вражеским войскам. Продолжалось сбрасывание листовок в расположении гитлеровских войск — так, 1 марта было сброшено в пяти боевых вылетах около пяти тысяч листовок, 2 марта летчики дважды сбрасывали листовки в районе Орджоникидзе — Харцызск. Однако, не отрицая важности проводимой с врагом агитационной работы, воздушные бойцы все же предпочитали «агитировать» противника бомбами и пулеметным огнем, считая этот способ более надежным.

Наш доблестный технический состав поработал в эти дни на славу — ввел в строй звено «ишачков», которое предприняло два вылета в район Харцызска и атаковало РСами и пулеметным огнем скопление вражеского автотранспорта. Именинниками в этих вылетах был молодой сержантский состав: Григорий Марголит, Владимир Бережной, Николай Науменко, Григорий Никулин, возглавляемый Иваном Зибиным и Николаем Искриным. Воздушное наблюдение за противником вели Валентин Фигичев, Павел Крюков, Николай Лукашевич, Василий Шульга, Даниил Никитин и Степан Супрун. Всего за 2 марта было произведено 9 одиночных и парных боевых вылетов. Мне в паре с Иваном Степановым тоже пришлось дважды подниматься в воздух

на воздушную разведку, совмещая ее с атаками наземных целей.

Следует сказать, что в конце февраля наши летные ряды пополнились боевым летчиком лейтенантом Николаем Михайловичем Искриным. Он уже имел боевой опыт, участвовал в воздушных боях и штурмовал вражеские войска на И-16 и с прибытием сразу принял участие в боевых вылетах. Несколько раньше на должность заместителя командира полка прибыл летчик старший политрук Николай Васильевич Исаев, который пока знакомился с полком, изучал обстановку и не спешил с участием в боевых вылетах.

3 марта боевая работа началась в 13–00 часов с улучшением метеорологической обстановки. Первым в воздух поднялось звено «мигов» во главе с автором этих строк, ведомыми шли Василий Шульга и Иван Степанов. Мы вели разведку гитлеровских войск в районе Новый Донбасс — шахта «Юный коммунар», где на дорогах было обнаружено интенсивное движение автотранспорта, а затем атаковали группу мотоциклистов и бронемашин.

За первым звеном последовали вылеты Валентина Фигичева в паре со Степаном Супруном, Ивана Зибина с Григорием Марголитом и Николая Искрина с Даниилом Никитиным на самолетах И-16, которые вели разведку в районе Луганское — Артемовск — Николаевка.

К исходу дня на воздушную разведку в воздух поднялась пара «ишачков» Павла Крюкова и Александра Голубева, их маршрут проходил через населенные пункты Артемовск, Иловайск, Амвросиевка. Разведчики атаковали паровоз с железнодорожным составом на станции Амвросиевка. Попаданием РСов был разбит паровоз, гитлеровцы открыли зенитно-пулеметный огонь, в результате которого повредили самолет И-16 Крюкова. На обратном маршруте разведчики были обстреляны сильным зенитным огнем в районе Степановка. Павел Крюков произвел посадку на своем аэродроме, в самолете оказались перебиты лонжероны правой плоскости.

Сержант Александр Голубев с задания не вернулся. Как оказалось, он произвел посадку на аэродроме Шахта имени Артема, самолет его получил незначительные повреждения, на следующий день после устранения повреждений летчик возвратился на свой аэродром.

К этому времени многие летчики были удостоены очередного воинского звания — Валентин Фигичев и Александр Покрышкин стали капитанами, а Николаю Лукашевичу и мне присвоено звание старший лейтенант, Даниил Никитин и Степан Супрун стали старшими сержантами.

Очередной боевой день, 4 марта, выдался особенно

напряженным, на воздушную разведку и штурмовку вражеских войск было произведено 11 боевых вылетов одиночными самолетами, парами и четверками И-16 и «мигов». Уже с рассвета я был в воздухе и выполнял задание по разведке войск противника в районе Артемовск — Зайцево — Васильевка. Вслед за моим самолетом в воздух поднялся Валентин Фигичев, который вел наблюдение за войсками противника в треугольнике Орджоникидзе — Харцызск — Чистяково; Николай Лукашевич получил задание разведать район Новый Донбасс — шахта «Юный коммунар». Валентин Фигичев на станции Орджоникидзе атаковал паровоз с железнодорожным составом. В это время четверка «мессов» попыталась атаковать его самолет. Фигичев был вынужден принять воздушный бой и в первой лобовой атаке с одним из «мессов» реактивным снарядом сбил его. Самолет противника в беспорядочном падении пошел к земле. Выполнение дальнейшей разведки Валентин прекратил из-за преследования вражеских истребителей.

Во второй половине дня разведка велась Николаем Искриным в паре с Даниилом Никитиным на самолетах И-16 и Николаем Лукашевичем в паре с Темидором Паскеевым на «мигах». Мы с Иваном Степановым, ведя разведывательный полет, обнаружили стоящую на дороге колонну автомашин и с ходу, переведя самолет в пикирование, атаковали ее реактивными снарядами и пулеметным огнем.

В последних двух вылетах разведку вела четверка «ишачков» Ивана Зибина, Григория Марголита и Владимира Бережного, возглавляемая Николаем Искриным. Наблюдение за противником охватило треугольник Луганское — Артемовск — Николаевка. Разведчики встретили пару «мессов», которые, по-видимому, тоже совершали разведывательный полет. Истребители обменялись взаимными атаками, после чего разошлись по своим маршрутам.

Пара «ишачков» Павла Крюкова и Степана Супруна вылетала на перехват группы бомбардировщиков противника (встреча не состоялась) и прикрывала аэродром базирования полка патрулированием в воздухе.

5 марта летчики вели воздушную разведку, штурмовали вражеские войска, прикрывали от ударов авиации противника свои сухопутные части и соединения. В течение дня было совершено свыше 20 боевых вылетов, при этом каждый исправный самолет по 6–8 раз поднимался в воздух. Уже с рассвета Валентин Фигичев ушел на разведку в район Орджоникидзе — Харцызск — Чистяково, Василий Шульга исследовал район Новый Донбасс — шахта «Юный коммунар» — Харцызск, я вел разведку в районе Артемовск — Васильевка — Зайцево. Кроме этого, задание

получило звено «ишачков» в составе Николая Искрина, Григория Никулина и Александра Голубева, оно вело наблюдение за противником в районе Луганское — Артемовск — Николаевка. Большое количество разведчиков сумело охватить огромный по площади район и добыть важные сведения о деятельности противника.

Звено Николая Искрина, ведя штурмовку автотранспорта противника в населенном пункте Николаевка, подверглось сильному зенитно-пулеметному обстрелу. Самолет Григория Никулина получил повреждения, летчик был вынужден произвести посадку в 20 км северо-восточнее Ворошиловграда в расположении своих войск.

В связи с активизацией действий бомбардировочной авиации врага летчики полка предприняли активные действия по прикрытию своих сухопутных войск, вылетая парами «мигов» и «ишачков» в район Фащевка, совершив в этих целях 5 боевых вылетов.

На очередное задание по воздушной разведке в воздух ушли экипажи Александра Покрышкина, Василия Шульги, Валентина Фигичева, Викентия Карповича. Валентин Фигичев, следуя по маршруту на высоте 2000 метров, у населенного пункта Новый Донбасс встретил и атаковал вражеский корректировщик «хеншель», который был подбит и произвел посадку в поле, скапотировав при посадке. Возвращаясь с разведки, Валентин обнаружил, что «хеншель» поставлен на колеса. Мне при ведении разведки удалось атаковать железнодорожный эшелон из 25–30 товарных вагонов на перегоне, РСами был поврежден паровоз.

После боевых вылетов настало время передышки. Механики осматривали самолеты, производили дозаправку горючим и боеприпасами, устраняли неисправности и повреждения. Летчики собрались в теплой землянке. Как хорошо было прижаться к теплой печке, в которой сизым пламенем горит огонек. Ведем оживленный разговор. Валентин ругает себя, что упустил «хеншеля», дал возможность ему приземлиться в поле.

В очередной полет идет Валентин Фигичев, он получил разрешение уничтожить подбитый им «хеншель». Павел Крюков в паре со Степаном Супруном вылетают на штурмовку вражеского транспорта в районе Орловка — Шахово. Гораздо позднее, через год, на Кубани, эти боевые действия назовут «свободной охотой», но пока такого термина нет. Мне, Даниилу Никитину и Василию Шульге одиночными экипажами предстоит вести воздушную разведку в районе Нового Донбасса.

Последующие три дня полк боевой работы из-за ненастной погоды не вел. Летный состав получил возможность немножко

отдохнуть, а технический состав — привести неисправную материальную часть в боевую готовность.

8 марта 1942 года в полк пришел большой праздник. Личный состав ликовал, пожиная плоды своего большого труда. Командование полка получило телеграмму, в которой говорилось: «Приказом Народного Комиссара обороны от 7 марта 1942 года за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость, мужество, дисциплину и организованность, за героизм личного состава, 55-й истребительный авиаполк в соответствии с постановлением Президиума Верховного Совета СССР и Ставки Верховного Главнокомандования преобразован в 16-й гвардейский истребительный авиаполк».

По случаю преобразования полка в гвардейский состоялся митинг всего личного состава. Гордиться было чем. За время боевых действий часть уничтожила в воздушных боях и на аэродромах 83 самолета противника, 512 автомашин, 44 полевых орудия, 32 танка и бронемашины, 15 паровозов и 8 вагонов, 23 зенитные точки, более 2900 солдат.

В последующие мартовские дни мы продолжали вести боевую работу, выполняя задания по воздушной разведке гитлеровских войск в заданных районах Донбасса, доставляя ценные сведения о противнике и при всяком удобном случае нанося штурмовые удары по вскрытым войскам врага, прикрывая от ударов с воздуха свои наземные войска в районах сосредоточения.

День 16 марта 1942 года

Прежде чем рассказать о событиях этого дня, связанных с воздушной разведкой, хочу еще раз коснуться самой ее сути. Ведь на протяжении всего периода боевой работы, начиная с первого дня войны, летчики полка прилагают огромные усилия к выполнению разведывательных задач, особенно сейчас, на Донбассе, когда на этот вид боевой деятельности брошены все лучшие летные силы.

Ценность авиационной разведки — охват больших площадей и направлений в ограниченное время, возможность получить сведения об общей направленности боевых действий противника, определить его замыслы. Как недостаток — нельзя определить боеспособность войск, командный состав, в некоторых случаях потери живой силы на поле боя, нумерацию частей и соединений и другие данные. Кроме того, авиационная разведка в какой-то степени зависит от метеорологических условий и времени суток, средств противовоздушной обороны объекта, применения противником различных средств маскировки и ложных сооружений, все это значительно затрудняет как ведение авиационной разведки, так и получение достоверных данных.

Не всем летчикам-истребителям доступна авиационная разведка, от воздушного разведчика требуется высокая организованность и внимательность, чтобы в считаные минуты, а то и секунды оценить обстановку и обнаружить противника, зафиксировать в памяти множество различных объектов на огромном пространстве, определить и запомнить место и время. С появлением фотоаппаратуры эти проблемы решаются гораздо проще, но ведь на всех самолетах фотоаппаратуру поставить невозможно, да и фотосъемка имеет свои отрицательные стороны и требует благоприятных условий.

Все это требует от летчика-истребителя безукоризненной техники пилотирования, умения действовать в сложных метеоусловиях днем и ночью, отличной штурманской подготовки, мобилизации сил и внимания, использования широкого диапазона тактических приемов разведки самых разных объектов. Только сочетание всех этих качеств позволит истребителю-разведчику успешно получить достоверные данные о противнике.

…Боевая работа, как всегда, начинается с раннего утра, не был исключением и этот мартовский день. Несмотря на весенний месяц, стояла снежная и морозная зимняя погода, с низкой десятибалльной облачностью, снегом и поземкой, которые ограничивали видимость до минимума. Стоянки самолетов были

занесены снежными сугробами, и приходилось непрерывно заниматься уборкой снега.

Задолго до рассвета первыми на аэродроме появляются неутомимые труженики — авиационные техники, механики и мотористы, чтобы своевременно подготовить самолеты к полету. Одним из первых пришел на стоянку мой механик Николай Годулянов, вначале ему пришлось заняться расчисткой снега вокруг самолета и дорожки к взлетной полосе, а затем уже приступить к осмотру и проверке агрегатов самолета, заправить его горючим и боеприпасами, прогреть мотор и опробовать его работу.

Следует сказать несколько слов о Николае Павловиче Годулянове. Николай — сын адыгейского народа, по национальности русский, но считал себя адыгом, родился в Майкопе в 1918 году. В ряды Красной Армии призван в 1938 году, окончил школу младших авиаспециалистов. В 55-й истребительный авиаполк прибыл в первые дни формирования. На фронте с первого дня боев и до конца войны, закончил свой путь в Берлине 9 мая 1945 года. Вначале работал мотористом, потом стал самостоятельно обслуживать боевые самолеты, которые всегда были в полной исправности и боеготовности.

Когда я подошел к самолету, механик доложил, что самолет находится в полной боевой готовности: горючим заправлен, боеприпасами пополнен, подвешено шесть РСов, мотор опробован и работает исправно.

В этот день я имел задание произвести воздушную разведку войск противника в районе Горловка — Макеевка — Сталино — Чистяково и при их обнаружении нанести штурмовой удар. Пройдя несколько километров по маршруту, пришлось возвратиться из-за ненастной погоды — низкой облачности, снегопада, отсутствия видимости. Следом в воздух на том же самолете и имея то же задание поднялся Валентин Фигичев, но и его постигла неудача по той же причине.

Спустя час или два, когда прекратился снегопад, облачность поднялась, а в небе прояснилось и посветлело, я снова стартовал на разведку. Николай Годулянов, провожая меня, приложил руку к шапке, дав понять, что все в порядке, и пожелав удачи.

Машина оторвалась от снежной полосы. Все внимание обращено теперь вперед и только изредка приходится бросать взгляд на заснеженные поля и дороги, где затерялся одиночный спутник или проезжая машина. В селах и деревнях, угольных поселках все затихло и замерло. В крестьянских избах топят печи, и дым, выходящий из труб, вначале вертикально поднимается вверх, а потом расстилается по горизонту…

Вот и линия фронта. Погода значительно улучшилась, видны вспышки орудий, артиллерия ведет огонь по противнику. Теперь все внимание к земле, к дорогам, населенным пунктам. Всматриваюсь в чуть темнеющие полоски дорог — враг притаился, не проявляет интенсивности в движении, проселочные дороги почти пустые. Видны лишь отдельные машины, подводы — темные двигающиеся точки на белом снежном фоне. В населенных пунктах приходится снижаться, присматриваться, а потом «миг» вновь горкой взмывает вверх и продолжает путь. Иногда приходится прикрываться облаками, уклоняться от зенитного огня.

Самолет все дальше и дальше удаляется от линии фронта в глубь территории, оккупированной противником. Один за другим мелькают населенные пункты, железные и шоссейные дороги. Наконец, конечный пункт маршрута, шоссейная дорога Сталино — Чистяково — к ней особое внимание, в основном по этой магистрали немцы перебрасывают к линии фронта свои войска, технику и грузы. Заметно оживилось движение, появились небольшие колонны автотранспорта, в основном в сторону Чистякова. Стараюсь определить характер перевозок — машины в основном крытые, но видно, что идет переброска боеприпасов и живой силы, а это уже хорошая цель для штурмового удара.

Стараюсь идти несколько в стороне, чтобы не привлекать внимания. Разведка подходит к концу — впереди Чистяково, Снежное и линия фронта. Из Чистякова противник открыл бешеный зенитный огонь, пришлось срочно менять высоту и курс полета, бросая взор на улицы и дома. В селе фашистов хоть пруд пруди, в каждой улице и переулке — автотранспорт, танки, самоходки.

Когда вдоль шоссейной дороги подошел к Снежному, то ужаснулся — сколько войск врага! Вдоль дорог и обочин, в лесополосах и кустарнике, на окраинах населенного пункта — все вокруг забито войсками, и никакого рассредоточения: танки, самоходки, автотранспорт, цистерны, мотоциклы, артиллерия и другая техника, расставленная так плотно, что при штурмовке не было необходимости вести прицельный огонь, достаточно просто закрыть глаза и нажать на гашетку. Слишком уж заманчивая и соблазнительная цель, было бы непростительно пройти мимо и ограничиться одним наблюдением. Задание было выполнено, и я был просто обязан нанести по гитлеровцам штурмовой удар.

Незамедлительно ввожу самолет в пикирование и открываю огонь. РСы понеслись к земле, и сразу все смешалось в дыму и пожарах. Одна атака следует за другой — отчетливо видно, как на снегу заметались фигурки немецких солдат, стали разбегаться

и падать в кюветы, опрокидываются мотоциклы, сталкиваются машины, огромным пламенем с черным дымом горят цистерны с горючим…

Увлеченность атаками чуть не стоила мне жизни — я не заметил, как разъяренные гитлеровцы открыли зенитный огонь из «эрликонов». Выхожу горкой из очередной атаки, кладу самолет на крыло над самым вражеским скопищем, чтобы посмотреть, что делается в стане врага, и… в этот момент — удар! Нет времени разбираться, что к чему, быстрее нужно выходить из зоны зенитного огня, тянуть к себе, на свою территорию…

Один из снарядов «эрликона» угодил в левый борт кабины самолета и разорвался за бронированной спинкой сиденья — вновь, второй раз, моя жизнь была спасена благодаря ей.

Осколками снарядов раздробило плечо, задело грудь в области сердца и паховую часть ноги, бездействовала левая рука, повиснув плетью. Хлынула кровь, залила лицо и очки, комбинезон, кабину самолета. Уже на земле, когда самолет произведет посадку, летчики и техники увидят, что огромная часть фюзеляжа, где зияла дыра у кабины, окрашена в кровавый красный цвет, перебиты тросы и тяги управления самолетом и все держится на честном слове.

Первым делом я вывел самолет в горизонтальное положение и взял курс на свою территорию, благо до линии фронта было не так далеко. Сделал попытку проверить жизнеспособность руки — зажав ручку управления коленями, положил левую руку на сектор газа, но она безжизненно упала, тогда я примостил ее на колени, где она и покоилась до самой посадки.

Чтобы как-то наблюдать за воздухом и землей, вести ориентировку, нужно было снять очки, залитые кровью настолько, что через них ничего не было видно, а потом наклонить голову за борт самолета и освежить лицо встречной струей воздуха.

В душе была искра радости, успокоительный проблеск надежды — мотор работал в ровном ритме, самолет слушался рулей, подчинялся воле летчика, а это давало надежду на спасение. Это обстоятельство заслоняло даже полученное ранение и безжизненность руки — постепенно приходила уверенность в своих силах. Почему-то вспомнился мой механик — наверное, стоит сейчас на аэродроме, дрогнет от холода, всматривается в небеса и ждет своего летчика и свой самолет. Он не думает и не догадывается о случившемся, самолет и летчик возвращаются, но в каком состоянии? Спасибо тебе за самолет, он служит верой и правдой…

Несмотря на обильную потерю крови, принесшую слабость и снижение остроты зрения, мне пришлось сжать зубы, и, собрав

последние силы, продолжать полет в направлении своего аэродрома, помня свой долг — спасти боевую машину, которых осталось так мало в полку, и доставить важные разведывательные сведения.

Время идет так медленно, кажется, оно совсем остановилось, до аэродрома еще далеко, кругом глыбы снега, но нужно держаться — не падать же среди поля в снежные сугробы! Когда самолет миновал линию фронта, оказавшись над своей территорией, я вздохнул с облегчением — не так страшно и падать, здесь свои советские люди, бойцы-пехотинцы, в случае чего окажут помощь.

В глазах что-то вроде тумана, только бы не потерять сознание. Держись, гвардеец! Нужно выдержать и преодолеть эти тяжелые минуты, а у самого уже мелькает мысль, что если и останусь в живых, то летать, очевидно, не доведется, придется проститься с авиацией — ужасно, не стоит думать об этом!

Прошло еще несколько долгих минут, появились знакомые ориентиры — самолет приближается к району базирования. Еще немного, еще чуть-чуть! Вначале крупный населенный пункт Ровеньки, там аэродром и братский полк, штаб авиадивизии… Но нет, не стоит соблазняться в отношении посадки, посадочная полоса незнакома, обилие снега, в таком состоянии рассматривать и разбираться не дело, некогда — только к себе, на свой аэродром!

Наконец впереди появилась заветная взлетно-посадочная полоса, на ней почему-то много народа, транспорт… Еще на подходе к аэродрому, зажав ручку управления коленями, выпускаю шасси, щитки, захожу «блинчиком» по большому кругу, делаю разворот, несколько секунд выдержки, убираю газ. Чувствую, что землю вижу как в дымке, нечетко, самолет выравниваю высоковато и приземляюсь с плюхом. Все затихает… Зажигание выключено, мотор заглох, и я погружаюсь в забытье…

С земли наблюдали за приближением самолета, видели неуверенный подход к аэродрому, преждевременный выпуск шасси, необычный заход и саму посадку — все было непохоже на почерк летчика, успешно выполнившего задание.

К самолету, остановившемуся посреди посадочной полосы с выключенным мотором, бросились все — примчалась санитарная машина, бежали летчики, техники, находившиеся поблизости. Но первым у самолета был мой механик Николай Годулянов, это он вместе с командиром полка Виктором Петровичем Ивановым извлекал меня из кабины. Меня доставили в санчасть, где была оказана первая медицинская помощь — уколы, перевязки… Потом Виктор Петрович преподнес двойную порцию фронтовых

ста граммов, и я доложил ему о результатах разведки, о скоплении и сосредоточении вражеских войск. После этого, простившись с друзьями, я был направлен в дивизионный госпиталь. Так закончился мой 126-й вылет на разведку…

Итак, еще один из ветеранов-летчиков полка выбыл из строя, но боевая работа гвардейцев продолжалась, на смену выбывшим в полк прибывали новые пилоты, продолжавшие борьбу в традициях гвардейского полка.

В очередные боевые вылеты на разведку уходили старший лейтенант Николай Лукашевич в район Успенская — Александровка, капитан Валентин Фигичев — в район Орджоникидзе — Харцызск; старший лейтенант Теминдор Паскеев обследовал район Иловайск — Кутейниково — Амвросиевка. Их сменили Павел Крюков, Александр Покрышкин, Василий Шульга, молодые сержанты-разведчики. Звено И-16, возглавляемое старшим лейтенантом Иваном Зибиным, прикрывало наземные войска от ударов вражеской авиации в районе Большая Кирсановка — Бузиново — Красноселье.

К исходу дня мощная сборная группа самолетов, составленная из 13 «ишачков» нашего полка, восьмерки И-16 88-го ИАП и одного «лагга» 149-го ИАП, вылетала на прикрытие с воздуха своих сухопутных войск в районах их сосредоточения. Два «ишачка» Александра Голубева и Григория Марголита в районе Политотдельского вели воздушный бой с пятью Ю-87 и тремя Ме-109. Самолет Александра Голубева получил повреждения — был пробит фюзеляж и поврежден элерон левой плоскости. Летчик благополучно возвратился на свою базу и произвел посадку.

В эти весенние дни техники и авиамеханики полка возбудили ходатайство о направлении их в военные школы пилотов, чтобы получить навыки управления самолетом и стать летчиками. Некоторым из них командование пошло навстречу и дало согласие. 19 марта 1942 года летный и технический состав провожал своих счастливых однополчан на учебу в военное училище летчиков. Из полка убывали старший техник-лейтенант Аннин Дмитрий Васильевич, техники-лейтенанты Вахненко Иван Степанович и Видюков Михаил Романович, младший сержант авиамеханик Кинелюк Моисей Зельманович.

Уехали гвардейцы, зная, что в воздухе сражаться труднее и намного опаснее, но они чувствовали и понимали, что это нужно, что окончания войны еще не видно, и там, в воздухе, они нужнее, чем на земле. И вслед им звучало:

— В добрый путь, успехов в освоении летного дела!

После окончания летного училища Иван Вахненко

возвратился в свой родной полк. Будучи отменным летчиком, громил сбивал вражеские самолеты, штурмовал противника на земле, прикрывал свои войска и был награжден многими высокими наградами, а к концу войны ему было доверено командование эскадрильей.

Авиационные труженики

Обслуживание, или подготовка самолета, как это принято называть в авиационном обиходе, означает, что работы на самолете должны проводиться ровно в том объеме, чтобы летательный аппарат тяжелее воздуха был в готовности к полету, чтобы его агрегаты были в исправности, в полной надежности в работе и обеспечивали полную безотказность в полете. Обслуживание самолетов во фронтовой обстановке ни в какой мере не сравнимо с работой в мирное время, ибо условия, в которых авиамеханик готовит самолет к боевому вылету значительно сложнее, к его работе предъявляются более высокие требования.

О тяжелых днях и бессонных ночах, проведенных на фронтовых аэродромах, знает и помнит каждый авиамеханик и моторист, кому пришлось быть участником войны. Только он, и никто другой, может судить и рассказать о том многогранном и сложном труде, который вкладывали авиаспециалисты в свой труд, устраняя неисправности и готовя самолет к полету в боевых условиях.

Мне хотелось бы немного рассказать о своих товарищах-однополчанах, инженерно-техническом составе 55-го истребительного авиаполка, с которыми мне пришлось с первого дня Великой Отечественной войны шагать по фронтовым дорогам, делить радости и невзгоды.

Прилетит, бывало, самолет с боевого задания — масло течет, фонарь кабины разбит, приборная доска изуродована, тяги рулей держатся на честном слове, а в плоскостях, элеронах, хвостовом оперении зияют дыры… Посмотришь — и на заводе-то такую машину восстановить непросто. Но проходит ночь, а утром самолет готов к вылету.

И это не просто красивые слова. К примеру, Вася Шульга, как-то возвращаясь на И-153 «чайка» с боевого задания, угодил в стаю галок. Все удивлялись, как он смог держаться в воздухе и произвести посадку, когда так болтались расчалки, побит фюзеляж, плоскости и капоты моторного отсека. Не прошло и суток, как золотые руки техников восстановили боевую машину.

Конечно, нельзя утверждать, что в горячую пору интенсивных боевых вылетов все проходило без сучка и задоринки, что у авиамехаников не было случаев недоработок.

Однажды при выполнении разведывательного полета, когда мой самолет находился далеко за линией фронта, ручка сектора газа отсоединилась от тяги. Это произошло в тот момент, когда

самолет после пикирования над объектом противника был переведен в набор высоты и обороты мотора были увеличены до максимальных. Когда «миг» набрал необходимую высоту и нужно было убрать газ, оказалось, что двигатель не реагирует — обороты остаются максимальные, мотор надрывается от перегрузки. Еще и еще я пытался двигать сектор, но все было безрезультатно. Пришлось прекратить выполнение задания и возвращаться на аэродром.

Полет закончился благополучно по чистой случайности, ведь отсоединение тяги произошло при максимальных оборотах двигателя. Случись такое на малых оборотах — вынужденная посадка на территории противника была бы неминуема. Посадку на своем аэродроме пришлось производить с выключенным зажиганием, в этом случае требовался точный расчет, так как в случае ошибки ни подтянуть на газу, ни уйти на второй круг было бы невозможно. И все это произошло из-за «пустяка», «мелочи» — отсутствия надежной контровки в месте соединения сектора газа с тягой…

Этот эпизод хоть и запомнился, поскольку был связан с риском для жизни, но был совершенно нехарактерным для того времени.

Когда летчик уходит на боевое задание, механик самолета терпеливо ждет возвращения своего командира. Он легко может узнать свой самолет в небе — по особому, только ему известному звуку работы двигателя, по особенностям пилотирования летчика. Авиамеханик, как никто другой, больше всех переживает за успех своего командира, они одно целое, единый и неделимый экипаж.

Он еще более или менее спокоен, когда не вышло расчетное время полета ушедшего на задание его самолета, он уверен в исправности техники, в том, что горючее в баках имеется и что при всех благоприятных условиях летчик, находящийся в воздухе, должен возвратиться.

Но если время полета вышло, а летчика все нет, механик начинает нервничать, беспокоиться, вглядываться до боли в глазах в ту сторону неба, из которой должна появиться его машина. Он считает минуты и секунды, прикидывает все варианты причин, по которым его командир экипажа мог запоздать с возвращением. Совсем уже механик теряет покой, если все сроки возвращения вышли, а самолет таки и не появился, если группа возвращается не в полном составе и среди возвратившихся он не видит своего самолета. Полк потерял около ста летчиков, и возвращения каждого из них напрасно ждали механики…

Пожалуй, пора назвать некоторые имена, далеко не все, инженерно-технического состава, с которым пришлось начинать путь по фронтовым дорогам с первого дня войны. Это был самый тяжелый период, который запомнился невероятными совместными усилиями летчиков и техников. К сожалению, не всегда дается этому времени должная оценка — куда приятнее писать и говорить о периоде наступления советских войск, когда стали отчетливо видны результаты победных боев и сражений.

Читайте, запоминайте — вот они, техсостав 16-го гвардейского истребительного полка, одними из первых вступившие в бои за Родину:

Аннин Д. В., Баскаков ДД, Бессокирный К. М, Бовшик И. С., Богаткин А. В., Богомолов И. Е., Большаков В А, Борисов И. С., Ботников И. Н., Бреусов М. Д., Вадежкин В. М., Вахненко И. С., Вахтеров Ф. С., Видюков М. Р., Гавва СИ., Годулянов Н. П., Гугник М. Х., Дисковский С. М., Долуда Г. И., Дурнов Н. В., Запорожец КС., Зарубин В. В., Кабанов И. Н., Камаев Д. А, Квардаков А. И., Кинелюк М. З., Киселев В. Г., Клименко Г. В., Ковтун ФА, Коган Д. Г., Кожевников И. С., Козеко А. П., Колоколов В. А, Колюшев Н. С., Коновалов Н. Ф., Копылов Г. Н., Корницкий Г. Е., Коротков Б. Г., Коротков В. Ф., Косой И. В., Кострикин И. С., Краснорудский И. М., Красюк Б. М., Кукушкин Н. И., Кутузов В. К, Лайков Д. Е., Лемешкин И. П., Лоенко П. Г., Луценко И. Ф., Лытаев А. П., Минаев П. И., Моисеев М. И., Никитин П. И., Никишов В. М., Орищенко И. С., Панин В. Ф., Панов А. И., Панченко К. М., Парфенцев И. Ф., Паршин Ф. В., Плеханов А. Л., Погребной К. А, Потароча Н. П., Почка И. А, Прокопьев П. Н., Путькалюк И. П., Радченко К. Д, Рейтер Л. А, Рыженков Н. С., Саблуков П. Я., Скороход И. Т., Соколов И. И., Стативкин А. С., Стоянов Д. И., Строганов Д. П., Суворов В. К., Таланов П. В., Танеев Н. П., Тарабан Г. Е., Трегубенко Н. П., Троянский Г. И., Ухов П. И., Харченко Н. М., Хахалев Т. Т., Ходыкин Д. С., Цвятко ИД, Чебукин А. М., Чувашкин Г. Д., Шабанов Ю. А., Шадрунов А. П., Шаповалов П. Т., Шевчук Г. Т., Шкарупа ГА, Шолохович В. Л., Штакун Г. Л., Юматов И. В., Яковенко И. М.

Мне вспоминается мой механик самолета Яков Черпаков из Тихорецка, который с большой любовью и внимательностью относился к своей работе, не только тщательно осматривал и готовил самолет к полету, не допуская малейших неисправностей, но и любил содержать самолет в чистоте и опрятности. Где-то он раздобыл кусок коричневого бархата и обтянул им пилотское сиденье и спинку, это придало самолету, вернее, кабине, свежесть, красоту, особый приятный вид и элегантность. В такую кабину приятно было садиться.

До глубины души было больно, когда он случайно получил повреждение руки и убыл в госпиталь на лечение на продолжительное время.

Мне хочется поблагодарить и другого своего механика Николая Павловича Годулянова, благодаря которому я смог совершить столько боевых вылетов. Свое профессиональное мастерство и характер он проявил 16 марта 1942 года, когда я на разбитом истребителе едва дотащился до аэродрома. Видавшие виды специалисты были удивлены, когда они, осмотрев самолет, обнаружили, что в фюзеляже рядом с кабиной пилота зияла огромная дыра, разорвавшийся позади бронеспинки зенитный снаряд буквально изрешетил все внутри фюзеляжа, почти полностью перебиты тросы и тяги рулей управления.

Но механик самолета сержант Николай Годулянов решительно заявил, что восстановит самолет, и слова Николая не разошлись с делом. Прошло менее двух суток, и Годулянов докладывал командиру полка, что самолет полностью готов к выполнению задания: заделаны пробоины в фюзеляже, заменены тросы и тяги, устранены другие повреждения.

О том, насколько важен был труд технического состава в условиях сложной фронтовой обстановки, говорит тот факт, что первые в полку награды среди техников появились сразу же следом за первыми орденами летчиков.

За успешное выполнение заданий по обслуживанию боевых вылетов, ремонту и восстановлению боевой техники, постановлением Военного совета Южного фронта от 23 декабря 1941 года группа технического состава была удостоена правительственных наград. Были награждены:

Орденом Красной Звезды — старший техник эскадрильи воентехник 1 ранга Скороход Иван Трофимович, старший техник звена воентехник 2 ранга Яковенко Иван Михайлович, старший техник по вооружению младший воентехник Бессокирный Кузьма Михайлович, начальник ПАРМ-1, воентехник 2 ранга Трегубенко Николай Павлович, младший авиатехник воентехник 2 ранга Аннин Дмитрий Васильевич, младший техник по вооружению воентехник 2 ранга Шадрунов Анатолий Павлович, авиамеханики: воентехники 2 ранга Путькалюк Иван Петрович и Лоенко Павел Георгиевич, младшие воентехники Тарабан Григорий Евдокимович, Корницкий Григорий Егорович, Орищенко Иван Семенович, Соколов Иван Иванович, авиамоторист младший сержант Богомолов Иван Егорович;

Медалью «За отвагу» — авиамотористы младшие сержанты Моисеев Михаил Иванович и Гутник Михаил Хаймович.

Медалью «За боевые заслуги» — старший техник звена

воентехник 2 ранга Шкарупа Григорий Антонович.

* * *

Но война не обошлась без жертв и для инженерно-технического состава полка. При исполнении служебных обязанностей в боях за Родину отдали свои жизни:

Вахтеров Фадей Сидорович — младший сержант, моторист;

Грунин Александр Иванович — младший сержант, моторист;

Камаев Дмитрий Аркадьевич — младший воентехник, техник звена;

Лайков Дмитрий Ефремович — старший техник-лейтенант, техник звена;

Лужецкий Николай Никитович — воентехник 2 ранга, техник звена;

Урванцев Апполинарий Егорович — инженер-майор, старший инженер полка;

Шолохович Владимир Львович — военный инженер 3 ранга, старший инженер полка.

Изюм-Барвенковское направление. Оборона на Северском Донце

На исходе был март, третий военный месяц 1942 года. Уже девять месяцев продолжалась кровопролитная война с немецко-фашистскими захватчиками. Гитлеровским войскам удалось захватить обширную территорию советской земли.

Но весь мир стал свидетелем того, что Красная Армия провела ряд успешных наступательных операций. Впервые за годы Второй мировой войны войска «непобедимой» гитлеровской армии терпели поражение. В ноябре враг был вынужден отступить от Ростова-на-Дону, в декабре Красная Армия отбросила противника от Москвы, в Крыму от врага был очищен Керченский полуостров. Большие изменения произошли в положении сторон на западном направлении. В зимний период был проведен ряд операций, результатом которых стало освобождение большого количества населенных пунктов и улучшение занимаемых позиций на многих участках фронта.

Весной 1942 года Красная Армия, закрепляя успехи зимнего наступления, перешла к обороне. Положение на фронтах временно стабилизировалось, командование обеих сторон готовилось к летней кампании. Планируя летнее наступление 1942 года, немецко-фашистские войска стремились в первую очередь захватить Сталинград и Кавказ.

Полк, базируясь на аэродроме Шахта № 6, вел боевую работу и готовился к новым схваткам с врагом, ожидаемым в летний период. Технический состав уделял большое внимание восстановлению боеготовности материальной части, полк пополнялся летным составом.

Из ветеранов первых боев оставались в строю командир полка Виктор Петрович Иванов и летчики Александр Покрышкин, Валентин Фигичев, Павел Крюков, Николай Лукашевич, Василий Шульга, Иван Зибин, Леонид Тетерин, Теминдор Паскеев, назначенный в декабре на должность заместителя командира полка старший политрук Николай Исаев и летчик Николай Искрин, прибывший в конце февраля.

Успешно участвовал в боевой работе и молодой летный состав: сержанты Григорий Марголит, Даниил Никитин, Степан Супрун, Андрей Труд, Александр Голубев, Иван Степанов, Григорий Никулин, Владимир Бережной, Никита. Мочалов и Николай Науменко.

26 марта 1942 года на пополнение прибыла группа летчиков,

большинство из которых уже имело боевой опыт. В полку царило оживление — летчики знакомились друг с другом и обсуждали предстоящую боевую работу. Теперь гвардейцы располагали полнокровным летным составом трех подразделений, оставался открытым только вопрос в отношении обеспечения материальной частью.

Вот имена тех, кто входил в эту группу:

Комоса Анатолий Савельевич — старший лейтенант, комэск;

Гуденко Игорь Алексеевич — старший лейтенант, заместитель комэска;

Воронцов Петр Павлович — старший политрук, комиссар;

Федоров Аркадий Васильевич — старший лейтенант, командир звена;

Кузнецов Георгий Дмитриевич — старший лейтенант, командир звена;

Козлов Борис Васильевич — лейтенант, командир звена;

Золотарев Григорий Анатольевич — лейтенант, пилот;

Белослудцев Алексей Денисович — лейтенант, пилот;

Князев Яков Сергеевич — старший лейтенант, пилот.

30 марта 1942 года после лечения и восстановления в запасном авиаполку летных навыков, возвратился в свою боевую семью младший лейтенант Григорий Андреевич Речкалов, ставший впоследствии дважды Героем Советского Союза.

Но это будет несколько позже, а пока 20 и 21 марта основные усилия летчиков были направлены на обеспечение боевых действий бомбардировщиков в составе сборных групп истребителей И-16, которые поступили в наш полк и соседний 88-й ИАП из ремонтных мастерских.

Пятерка «ишачков» Ивана Зибина, Григория Марголита, Александра Голубева, Ивана Степанова и Никиты Мочалова совместно с семеркой И-16 88-го ИАП имела задачу сопровождать эскадрилью самолетов ДБ-3, наносящих боевой удар по скоплению войск противника в районе Иловайск — Кутейниково. Бомбардировщики и истребители успешно выполнили свою боевую задачу, возвратившись на базу без потерь.

На следующий день с раннего утра 11 ДБ-3 предприняли бомбовый удар по скоплению вражеских войск, главным образом танковых групп в районе Мариновка — Ремовка, их совместно с семью «ишачками» 88-го ИАП сопровождала до цели четверка И-16 Николая Искрина, Владимира Бережного, Григория Никулина и Николая Науменко. Бомбардировщики успешно отбомбились по вражеской группировке и без потерь произвели посадку на своем аэродроме.

В полдень во втором вылете в бомбовом ударе участвовали

три самолета ДБ-3, которых сопровождала пара «ишачков» — по одному от 16-го и 88-го авиаполков. К исходу дня бомбовый удар по вражеской боевой технике и живой силе нанесла десятка ДБ-3, которую сопровождали восьмерка «ишачков» 88-го ИАП и пара И-16 гвардейского полка.

В течение дня Николай Лукашевич, Александр Покрышкин в паре с Даниилом Никитиным, Василий Шульга с Теминдором Паскеевым, Павел Крюков, в основном в одиночку, вели воздушную разведку войск противника в установленных районах.

В последующие мартовские дни основная нагрузка по разведке легла на Валентина Фигичева, Николая Лукашевича, Василия Шульгу, Александра Покрышкина, Леонида Тетерина, Даниила Никитина, которые попутно наносили штурмовые удары по обнаруженным целям. Одновременно приходилось выполнять задачи по обеспечению боевых действий бомбардировщиков, сопровождая самолеты ДБ-3 и СБ. В этих целях в основном использовались самолеты И-16, которые часто действовали в составе сборных групп с «ишачками» 88-го ИАП. Выполнение этих задач чаще всего ложилось на Николая Искрина, Ивана Зибина, Степана Супруна, Александра Голубева, Григория Никулина, Никиту Мочалова, Ивана Степанова, Григория Марголита, Николая Шумейко.

20 апреля 1942 года при выполнении боевого задания в группе самолетов И-16 в воздушном бою с «мессершмиттами» в районе Матвеева Кургана погиб гвардии старший сержант Марголит Григорий Абрамович.

Григорий Марголит родился в 1918 году в Ворошиловграде. После окончания военной школы пилотов прибыл в полк 20 июля 1941 года. Получив дополнительную тренировку по технике пилотирования и боевому применению на самолетах И-16, принял активное участие в боях, штурмовал вражеские войска, сопровождал бомбардировщики, прикрывал наземные войска, вел воздушную разведку. Летал смело и уверенно.

С 26 апреля полк сменил место базирования и, покинув аэродром Шахта № 6, продолжил боевую работу с аэродрома совхоз Дарьевка, по-прежнему в составе ВВС 37-й армии Южного фронта.

2 мая 1942 года в полк на должность командира звена прибыл для прохождения дальнейшей службы младший лейтенант Вербицкий Степан Яковлевич, который сразу же включился в боевую работу.

5 мая 1942 года Даниил Никитин, возвращаясь с очередного задания на воздушную разведку, встретил вражеский разведчик-корректировщик «Фокке-Вульф-189» и атаковал его. Свинцовая

трасса со всех огневых точек «мига» пронзила «фоккера», который, окутанный черной пеленой дыма, рухнул на землю. В это время из-за облаков выскочили две пары «мессершмиттов». Заметив вражеские истребители, Никитин резким и энергичным разворотом пошел навстречу врагу. Немцы не ожидали лобовой атаки и были ошеломлены такой дерзостью, но затем стали подходить к самолету Никитина со всех сторон, не давая ему возможности выйти из-под удара.

Молодой летчик уже был довольно опытным воздушным бойцом. Искусно маневрируя, он улучил удобный момент и сбил одного «месса», но в то же мгновение очередь другого вражеского истребителя смертельно ранила советского летчика. Не пытаясь покинуть самолет на парашюте и не выводя его из пикирования, Даня навечно похоронил себя невдалеке от селения Матвеев Курган.

Гвардии младший лейтенант Никитин Даниил Евстафьевич родился в 1921 году в деревне Машино Дубровинского района Смоленской области. В полк прибыл сержантом 20 июля 1941 года после окончания военного авиационного училища. В самый короткий срок освоил технику пилотирования самолетов И-16 и МиГ-3, получил необходимую тренировку по боевому применению и активно включился в боевую работу. В одиночку и в составе групп летал на воздушную разведку, штурмовал колонны противника, прикрывал наземные войска и сопровождал бомбардировщики на задание. Совершил свыше 100 боевых вылетов, провел около 20 воздушных боев, в которых сбил три самолета противника, был награжден орденом Красной Звезды.

А через два дня полк прощался еще с одним опытным и мужественным летчиком. 7 мая при облете самолета МиГ-3 после ремонта трагически погиб гвардии старший лейтенант Лукашевич Николай Яковлевич. Отличный летчик и воздушный боец, он совершил свыше 250 боевых вылетов на все виды боевых заданий, участвовал во многих десятках воздушных боев, в которых сбил четыре вражеских самолета.

Лукашевич Николай Яковлевич родился в 1914 году в деревне Млехово Борисовского района в Белоруссии, белорус. В Красной Армии с 1938 года, в этом же году окончил Военное авиационное училище летчиков. В полк прибыл в 1939 году на должность младшего летчика с первого дня формирования, летал на всех типах самолетов, имевшихся на вооружении в полку. В боях принял участие с первого дня Великой Отечественной войны. Летал смело и уверенно, в воздушных боях проявлял исключительную храбрость и находчивость, зарекомендовал себя опытным воздушным разведчиком. За успешное выполнение

заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и стойкость награжден орденами Ленина и Красного Знамени, был назначен заместителем командира эскадрильи.

В первой половине мая 42-го года полк приступил к переучиванию на новую материальную часть — самолет Як-1, продолжая сохранять в своем составе некоторое количество «мигов». Какая в этот период в полку сложилась обстановка с материальной частью, позднее вспоминал Аркадий Федоров — командир звена, прибывший в полк в марте 1942 года уже опытным летчиком, воевавшим с первого дня войны.

«У нас в полку, — рассказывал Аркадий, — было не слишком густо самолетов, всего несколько «мигов» да «ишачков». По-прежнему летали на прикрытие переправ через Северский Донец, штурмовали вражеские войска и сопровождали бомбардировщики Су-2. В итоге в нашей третьей эскадрилье остался только один И-16. Так вот на этом «ишачке» мы и летали по очереди на боевое задание совместно с 40-м ИАП, который на И-16 прибыл с Дальнего Востока и базировался вместе с нашей гвардией.

При организации боевого вылета они, конечно, нашего «ишачка» в боевом порядке определяли всегда самым последним, замыкающим, откуда, как правило, «худые» открывали свой счет. И вот однажды подошла моя очередь лететь с этим полком. Я прибыл на их КП и попросил указать мое место в боевом порядке, с кем и где я должен выполнять боевое задание. Вылет предполагался двумя девятками самолетов И-16.

Командир группы ответил мне, что я должен идти самым крайним справа в одной из групп и делать то, что будет делать ведущий. Я, как солдат, ответил: вас понял! Этот полк еще в боевых действиях не участвовал, потерь не имел и пороху, как говорят, не нюхал. Обычно мы шутили, когда нам указывали это место в боевом порядке, что «худой» знает, кого первым надо съесть!

Итак, взлетели и легли на курс. Я смотрю, что ведомый командира группы держит с ним большой интервал, и у меня созрел план занять его место в строю, а он пусть потренируется, болтаясь сзади. Я так и сделал, держался в строю своего ведущего накрепко — он меня гонит от себя, машет обеими руками (радиосвязи на «ишачках» по-прежнему не было), а я качаю головой и иду с ним плотно крыло в крыло. Его же штатный ведомый болтался позади группы и всем мешал выполнять задание.

Закончили штурмовку, идем домой, я прочно держусь в строю за своим ведущим. Посадку произвели на своем аэродроме.

Я рассказал командиру полка майору Иванову, как было дело, как их ведомый разогнал всю группу. Командир смеялся от души, но сказал — теперь жди грозы! На разбор к ним ходить нет необходимости, а то попадет как следует!

Перед этим полетом был разговор с командованием авиадивизии — или дайте нам часть их самолетов, или заберите наш единственный! Зато после моего фокуса, вероятнее всего, по приказу комдива, мы передали свой единственный «ишачок» соседям в 40-й ИАП, а сами убыли под Ворошиловград для переучивания на новые самолеты — истребители Як-1».

Переучивания как такового не получилось. Учебных самолетов-спарок Як-1 не было, поэтому переучивание проходило по самостоятельно разработанной программе, по-фронтовому: летчики узнали скорости самолета, температурные режимы, вооружение, изучили приборную доску, рулевое управление и еще кое-какие данные. Сделали по нескольку полетов по кругу, даже не имея тренировочных полетов в зону на отработку высшего пилотажа. Вот и все, переучивание закончилось, полк убыл на фронт.

Сначала полк получил четыре «яка», сделал на них несколько полетов на разведку, затем прибыли еще шесть машин. По-прежнему в полку были еще и «миги» — теперь можно было воевать! 18 мая 1942 года в соответствии с происходящими организационными изменениями и предстоящими боевыми действиями, полк передислоцировался на аэродром Варваровка вблизи города Рубежный на Донбассе.

Обстановка на Юго-Западном и Южном фронтах к маю 1942 года сложилась в соответствии с результатами тех ожесточенных сражений, которые велись нашими войсками в осенне-зимний период на Донбассе и под Ростовом. В результате контрнаступления войск Южного фронта гитлеровцы были изгнаны из Ростова и отброшены к Таганрогу за реку Миус.

На Харьковском направлении противнику удалось в результате ожесточенных боев овладеть Харьковом и Курском. В проведенной наступательной операции нашими войсками в период с 18 января по 1 февраля 1942 года на Изюмском направлении были освобождены Барвенково, Лозовая и ряд других населенных пунктов, был создан так называемый барвенковский выступ, линия фронта которого проходила по населенным пунктам Балаклея, Первомайский, юго-западнее Лозовой, Славянск.

К этому времени наша фронтовая авиация приобрела уже значительный опыт боевых действий, были вскрыты многие организационные и оперативно-тактические недостатки, а

авиационная промышленность все в большем количестве стала снабжать фронт новейшими образцами военной техники, вооружением и боеприпасами.

Оба эти фактора способствовали совершенствованию организационной структуры фронтовой, авиации, отработке новых боевых порядков и тактических приемов боевых действий, развитию оперативно-тактического искусства. Это позволило рассмотреть в апреле 1942 года вопрос о новой организационной структуре фронтовой авиации и принять решение о переходе от ВВС фронтов и общевойсковых армий к воздушным армиям как крупным авиационным оперативным объединениям, обеспечивающим массированное применение авиации на главных направлениях действий сухопутных войск.

Воздушные армии включали в свой состав несколько авиационных дивизий и отдельных авиачастей. Авиационная дивизия состояла из нескольких полков, состав авиадивизии, так же как и воздушной армии, не был постоянен и зависел от той роли, которая отводилась авиации в проводимой наземными войсками операции.

В свете этих решений в мае 1942 года на Южном фронте была создана 4-я воздушная армия под командованием генерал-майора авиации К. А. Вершинина, военного комиссара дивизионного комиссара В. И. Алексеева и начальника штаба генерал-майора авиации Устинова. В ее состав в числе других соединений вошла 216-я истребительная авиационная дивизия, созданная в мае на базе частей ВВС 37-й и частично 51-й армий.

Командиром дивизии был назначен генерал-майор авиации Шевченко Владимир Илларионович, военным комиссаром и начальником штаба стали соответственно бригадный комиссар Мачнев Дмитрий Константинович и подполковник Ильченко Александр Никитович. С убытием Ильченко с августа 1942 года и до окончания войны штаб дивизии возглавлял подполковник Абрамович Борис Абрамович.

С 18 мая 1942 года 16-й гвардейский ИАП с 28 летными экипажами, тремя самолетами МиГ-3 и семью самолетами Як-1 вошел в состав дивизии. Полк возглавляли командир полка майор Иванов Виктор Петрович, военком старший батальонный комиссар Погребной Михаил Акимович и начальник штаба майор Матвеев Александр Никандрович.

Двумя остальными полками 216-й ИАД были 88-й истребительный авиаполк с 16 летными экипажами и девятью самолетами И-16 под командованием подполковника Маркелова А. Г. и батальонного комиссара Потасьева и 149-й истребительный авиаполк с 16 экипажами и 18 самолетами

ЛаГГ-3 под командованием подполковника Волкова М. Н. и старшего батальонного комиссара Шалимова.

С этого момента и до конца Великой Отечественной войны 16-й гвардейский истребительный авиаполк участвовал в боях исключительно в составе 216-й ИАД, которая в 1943 году на Кубани была преобразована в 9-ю гвардейскую истребительную авиадивизию.

12 мая переходом Юго-Западного фронта в наступление из района Волчанска и Барвенковского выступа началось Харьковское сражение. 17 мая ударная группировка армейской группы «Клейст», перейдя в наступление из района Славянск — Краматорск на Барвенковском плацдарме, одновременно усилив удары в районе Харькова, остановила наступление войск Юго-Западного фронта на Волчанском направлении. В результате этих действий войск противника наступательная операция советских войск в районе Харькова закончилась тяжелым поражением. Майским наступлением армейской группы «Клейст» из района Славянска и 6-й немецкой армии с севера, из района Балаклеи, противник ликвидировал Барвенковский выступ и занял выгодные исходные позиции для дальнейшего наступления в восточном направлении. В июне немецко-фашистское командование предприняло ряд частных наступательных операций на Волчанском направлении в районе Балаклеи и Изюма. В результате тяжелых оборонительных операций на Воронежском направлении и в Донбассе, продолжавшихся с 28 июня по 24 июля, войска Брянского, Юго-Западного и Южного фронтов вынуждены были отступить на 150–400 км и оставить Донбасс. Противник вышел в большую излучину Дона и создал непосредственную угрозу Сталинграду и Северному Кавказу.

Переход немецко-фашистских войск в наступление ознаменовался началом активных действий его авиации, которая действовала по нашим аэродромам, сухопутным войскам в районах сосредоточения и на поле боя, активно вступала в воздушные бои с нашими истребителями.

Перед началом наступления противник располагал перед Южным фронтом 400 самолетами (155 истребителей, 190 бомбардировщиков и 55 разведчиков), но уже к 5 июня 1942 года против Южного и Юго-Западного фронтов действовало до 1240 самолетов, в том числе 720 бомбардировщиков, которые базировались на аэродромах крымских аэроузлов, Харькова, Днепропетровска, Сталино, Запорожья, Кировограда, Полтавы и Николаева. В дальнейшем в ходе наступления немцы довели общее количество самолетов на юге до 1600, что составляло почти 60 % от общего количества самолетов, имеющегося у

противника на всем советско-германском фронте.

Это дало возможность противнику в период боев на рубеже Дона, а затем отхода войск Южного фронта на Северный Кавказ иметь в среднем трехкратное, а в отдельных случаях и большее превосходство в силах над нашей авиацией.

* * *

Период обороны на реке Северский Донец в боевых действиях авиаполка и дивизии охватывает время с 22 мая по 10 июля 1942 года. В соответствии со сложившейся во второй половине мая на правом фланге Южного фронта наземной, обстановкой, когда огромные силы гитлеровских войск начали теснить наши сухопутные войска на Изюм-Барвенковском направлении, перед истребительными авиачастями встали три основные задачи:

— усиленная авиаразведка положения своих войск в условиях нарушения связи между наземными частями, разведка движения и сосредоточения войск противника на правом фланге Южного фронта в интересах командования фронта; разведка ближних тылов и аэродромов противника, а также переправ через реку Северский Донец;

— обеспечение боевых действий штурмовой и бомбардировочной авиации путем сопровождения самолетов 230-й ШАД и 229-й БАД в район боевых действий и ближние тылы противника;

— прикрытие своих войск на правом фланге Южного фронта от ударов вражеской авиации и нанесение штурмовых ударов истребителями по войскам противника на переднем крае обороны.

Проводимая интенсивная разведка охватывала площадь около 5000 квадратных километров, из которых более 3000 квадратных километров в районах Каменки, Дебальцева, Артемовска, Константиновки, Краматорской, Изюма и Славянска; остальные вылеты производились в районы Лисичанска, Ям, Верхнего, Красного Лимана, Сватова.

Всего на авиаразведку полками дивизии было произведено 945 самолетовылетов. Интенсивность вылетов на разведку достигала в отдельные дни до пяти-семи вылетов в день на каждый исправный самолет. В соответствии со сложившейся наземной обстановкой, воздушной разведке придавалось огромное значение, несмотря на крайне недостаточное количество самолетов, которыми к этому времени располагали авиаполки.

Авиаразведка велась в условиях сильного противодействия истребительной авиации противника, зенитной артиллерии и пулеметов, зачастую группам наших истребителей-разведчиков от двух до десяти самолетов приходилось пробиваться с боями в районы разведки на высотах от бреющего полета до высоты 1000 метров, и всегда разведчики своевременно вскрывали тактические замыслы врага, его группировку, районы сосредоточения, силы и средства переброски резервов и доставляли авиационному и наземному командованию ценные сведения о противнике.

Подлинными воздушными следопытами показали себя в эти дни летчики 16-го гвардейского истребительного авиаполка капитаны Крюков и Фигичев, старший лейтенант Шульга. Приобрели заслуженную славу воздушных фотографов старший лейтенант Паскеев, лейтенант Речкалов, старший сержант Никулин. Из 88-го ИАП отличились капитаны Москальчук и Середа, старшие лейтенанты Максименко и Карданов, в 149-м ИАП — капитан Фомичев, старшие лейтенанты Петров и Макаров, лейтенант Русских. Летчики 16-го гвардейского истребительного авиаполка по праву занимали первое место по воздушной разведке среди авиаполков дивизии.

20 мая 1942 года на самолете И-16 при загадочных обстоятельствах потерпел катастрофу летчик гвардии лейтенант Золотарев. При возвращении с боевого задания в районе Кременной самолет Золотарева по неизвестной причине произвел переворот и врезался в землю. Предположительно это могло произойти по причине отказа рулей управления вследствие повреждения тросовой проводки огнем зенитной артиллерии противника.

Гвардии лейтенант Золотарев Григорий Антонович родился в 1916 году в Краснодаре. В полк прибыл 26 марта 1942 года на должность летчика и принял активное участие в боях, проявил себя смелым и отважным воздушным бойцом.

24 мая группа Як-1 во главе с капитаном Фигичевым, выполняя задание по воздушной разведке, установила движение колонны танков противника с мотопехотой от Барвенкова в направлении Малая Камышевка. Действиями штурмовиков и бомбардировщиков под прикрытием истребителей 216-й ИАД противнику был нанесен значительный ущерб.

В этот день на самолете Як-1 с боевого задания из района Изюм — Барвенково не возвратился заместитель командира эскадрильи гвардии старший лейтенант Гуденко.

Гуденко Игорь Алексеевич родился в 1917 году в селе Карноватка Криворожского района Днепропетровской области. В

полк прибыл 26 марта 1942 года и принял активное участие в боях, проявил себя отважным и мужественным воздушным бойцом и командиром. За успехи в выполнении заданий командования в борьбе с гитлеровскими войсками и проявленные при этом отвагу и мужество был награжден орденом Красного Знамени.

Летчики-гвардейцы, действуя на Изюм-Барвенковском направлении, непрерывно совершали боевые вылеты на прикрытие переправ через Северский Донец и Оскол, наносили штурмовые удары по колоннам войск противника, двигавшимся по дорогам Славянск — Изюм, Краснопавловск — Изюм, в районе Лозовой, сопровождали штурмовики 230-й ШАД и бомбардировщики 229-й БАД, наносящие удары по войскам противника в районах скопления. В этот период вместе с авиаразведчиками Фигичевым, Крюковым, Покрышкиным, Паскеевым, Шульгой проявили особую активность при выполнении боевых заданий летчики Комоса, Федоров, Искрин, Белослудцев, Князев, Зибин, Супрун, Тетерин, Александр Голубев, Никита Мочалов, Степанов, Бережной, Науменко, Речкалов.

25 мая шестерка «яков» в составе Федорова, Белослудцева, Искрина, Князева и Козлова, возглавляемая командиром эскадрильи гвардии старшим лейтенантом Комосой, получила задание прикрыть патрулированием в воздухе переправу через реку Оскол южнее Купянска. «Яки» следовали на объект на высоте 2500–3000 м. При подходе к переправе встретили на пересекающихся курсах слева и ниже группу противника в составе десяти «мессершмиттов». Комоса немедленно повел группу в атаку. Такое выгодное положение случается очень редко, а тем более на «яках». Небольшой левый доворот, и группа «яков» занимает исходную позицию для атаки в боевом порядке пар, в правом пеленге. «Худые» (так летчики называли немецких «мессершмиттов») заметили советских истребителей слишком поздно, они не ожидали здесь встретиться с «яками», и тем более — выше себя. С первой атаки Комосой, Федоровым и Борисом Козловым были сбиты сразу три «мессера»; остальные, не вступая в бой, быстро ушли из района. В этом бою летчики в полной мере оценили боевые качества «яков», ведь это был их только второй боевой вылет на этих самолетах!

В этот день с боевого задания на самолете Як-1 не возвратился гвардии лейтенант Белослудцев, который вылетал на штурмовку вражеских войск в район Изюм — Барвенково.

Алексей Денисович Белослудцев родился в 1918 году в селе Волчиха Волчанского района Алтайского края. В полк прибыл 26 марта 1942 года на должность пилота, имея за плечами опыт

боевой работы, и сразу начал выполнять боевые вылеты на самолетах И-16 и Як-1.

До 30 мая войска 6-й и 57-й армий Юго-Западного фронта вели героическую борьбу с превосходящими силами врага в условиях полного окружения на Барвенковском плацдарме. Многие части прорвались через фронт врага и переправились на левый берег Северского Донца, но немало верных сынов Родины погибли в этих боях смертью храбрых. В июне наши войска продолжали вести ожесточенные бои в районах Волчанска, Купянска, восточнее Изюма. К 26 июня наши войска отошли на восточный берег реки Оскол.

Летчики 16-го гвардейского ИАП совместно с другими авиационными частями дивизии и воздушной армии, продолжая взаимодействовать с наземными войсками, поддерживали их боевые действия, ведя авиационную разведку, штурмуя вражеские войска и прикрывая наземные войска на поле боя и на переправах.

С 10 июня 1942 года полк стал базироваться на аэродроме у хутора Смелый возле Лисичанска, по-прежнему входя в состав 216-й ИАД 4-й ВА Южного фронта.

15 июня группа самолетов И-16 88-го ИАП, ведомая лейтенантом Максименко, выполняя разведку, обнаружила западнее населенного пункта Троицкое в оврагах и в окопах сосредоточение пехоты и боевой техники противника. Оживив цель нанесением штурмового удара, разведчики установили: на участке по фронту в пять километров и глубиной до одного километра сосредоточение свыше полка пехоты противника с артиллерией, минометами и танками в готовности к наступлению. Предпринятые несколькими группами штурмовиков и бомбардировщиков удары сорвали вражеский замысел, противнику были нанесены ощутимые потери, в живой силе и технике.

17 июня девятка «лаггов» 149-го ИАП (ведущий — капитан Фомичев) с высоты 1500 м произвела разведку аэродромов противника, в результате которой было обнаружено базирование до 20 самолетов-бомбардировщиков на аэродроме Константиновка и свыше десятка самолетов-бомбардировщиков на аэродроме Артемовск.

Эти разведывательные данные сразу же были использованы для нанесения штурмового удара по аэродрому Константиновка группой самолетов Ил-2 230-й ШАД под прикрытием истребителей 149-го ИАП, ведомых капитаном Фомичевым. Одновременно вторая группа Ил-2 этой же штурмовой дивизии под прикрытием истребителей 16-го гвардейского и 88-го

авиаполков нанесла штурмовой удар по аэродрому Артемовск. В результате штурмовых ударов было уничтожено значительное количество вражеских бомбардировщиков, наблюдались большие пожары и взрывы на стоянках самолетов.

19 июня было установлено, что противник оставляет эти аэродромы, причем активность его бомбардировочной авиации в последующие дни была значительно снижена.

Благодаря воздушной разведке и своевременно принятым по ее результатам мерам зачастую противнику приходилось отказываться от проводимых планов или откладывать их на какое-то время.

Так, 26 июня пара Як-1 16-го гвардейского ИАП Павла Крюкова и Василия Шульги, выполняя разведку в районе Барвенковского плацдарма, обнаружила начало перегруппировки сил противника на Изюмском направлении. От Изюма через Каменку и Голую Долину на Славянск и далее на Краматорск двигалась сплошная колонна автомашин, артиллерии и танков. В это время от Барвенкова на Долгенькое двигалась другая такая же колонна, голова которой вливалась в колонну, двигающуюся от Изюма на Славянск.

Эти сведения, подтвержденные фотоснимками, позволили командованию сухопутных войск установить начало перегруппировки крупных сил противника из районов Изюма и Барвенкова на Лисичанском направлении и принять своевременные меры к тому, чтобы помешать противнику осуществить готовящуюся операцию. В течение двух дней штурмовая и бомбардировочная авиация непрерывно наносила удары по этим колоннам.

Особую роль в этой операции сыграли истребительные части 216-й истребительной дивизии, которые не только разведкой и наведением на цель штурмовиков и бомбардировщиков, но и прикрытием их боевых действий и непосредственной штурмовкой войск противника срывали перегруппировку гитлеровских войск.

2 июня при выполнении боевого задания в районе Изюм — Барвенково на самолете Як-1 не возвратился на свой аэродром гвардии старший лейтенант Князев.

Яков Сергеевич Князев родился в 1922 году в Каинском районе Омской области, колхоз «Майский». В полк прибыл 26 марта 1942 года и, имея достаточный фронтовой опыт, сразу включился в боевую работу, летал на все виды боевых заданий, проявил себя хорошим воздушным бойцом.

Летчики-гвардейцы продолжали вести авиаразведку в районе Барвенковского плацдарма и воздушные бои с вражескими самолетами. Гвардии старший лейтенант Аркадий Федоров в

паре с напарником гвардии младшим лейтенантом Степаном Вербицким на самолетах Як-1 получили задание на выполнение воздушной разведки в глубоком тылу фашистских войск. Это был сложный боевой вылет. По маршруту разведки было установлено интенсивное движение войск по дорогам и сосредоточение их во многих населенных пунктах в тактической глубине.

Выполнив задание, летчики возвращались домой и буквально на подходе к аэродрому встретили вражеский самолет «мессершмитт» Ме-110. Видимо, он тоже вел разведку расположения наших войск и аэродромов. Федоров решил немедленно его атаковать и, выполнив несложный маневр, начал заходить ему в хвост. И вдруг, не успел Аркадий и глазом моргнуть, как двухмоторный «месс» оказался в хвосте истребителя Федорова, и разведчик чуть сам не оказался жертвой вражеского самолета. Стоило только упустить момент выхода из-под удара атакующего «месса», и он влепил бы очередь в краснозвездный «як».

Оказалось, что двухмоторный Ме-110 с убранными оборотами одного из моторов способен разворачиваться почти на месте. Но эту истину Аркадий Федоров забыл и, вступая в бой с «мессершмиттом», допустил грубую ошибку, которую нужно было быстро исправлять, чтобы не стать добычей фашистского летчика.

Но нет худа без добра — в момент атаки «як» имел большую скорость, и это позволило ему боевым разворотом уйти вверх от «месса». Затем, произведя повторную атаку, Федоров и Вербицкий зашли с двух сторон, взяли врага в клещи и сбили Ме-110, который упал невдалеке от аэродрома. Так была одержана очередная победа над воздушным пиратом.

На следующий день полку была поставлена задача обеспечить боевой вылет группы бомбардировщиков Пе-2, наносящих удар по скоплению войск противника. Для сопровождения «пешек» были собраны все наличные силы полка — четверка «мигов» и шестерка «яков».

Четверку «мигов» возглавлял заместитель командира эскадрильи гвардии старший лейтенант Тетерин, в ее состав вошли летчики Искрин, Супрун и Паскеев. Два звена «яков» вели летчики Покрышкин, Голубев, Зибин, Федоров, Вербицкий, Козлов. Летчики полка любили взаимодействовать с «пешками» и с большим удовольствием сопровождали их к цели и обратно. Летчики на самолетах Пе-2 всегда показывали четкость в выполнении задания, организованность и дисциплину на маршруте, при нанесении удара по цели, как правило, держали приличную скорость. Рядом с ними легко было держаться в общем боевом порядке, не приходилось болтаться в задней

полусфере. На этот раз боевой порядок их девятки состоял из клина звеньев.

После взлета истребители встретились с бомбардировщиками, заняли свое место в общем боевом порядке, и «пешки» пошли с набором высоты. К сожалению, истребители не всегда знали, в какой район следуют бомбардировщики и какую цель они должны поражать. Так было и на этот раз, направление полета определяли по курсу следования. Встречи летчиков-истребителей с летчиками-бомбардировщиками были нечастыми по многим причинам — то ли расстояния между аэродромами базирования были довольно значительны, то ли время на организацию вылета было ограничено при интенсивных действиях, и истребители в таких случаях руководствовались общими положениями.

Набрав высоту 3000 метров, летчики «яков» почувствовали падение мощности моторов и включили вторую скорость нагнетателя. Что касается «мигов», то они были на высоте положения и чувствовали себя превосходно — мощность их моторов с увеличением высоты полета только возрастала.

Подошли к району, занятому гитлеровскими войсками. Заработали зенитки, а вскоре появились вражеские истребители, пытаясь с ходу прорваться к «пешкам». Летчики «мигов» и «яков» предприняли все меры, чтобы отразить атаки вражеских истребителей. Завертелась карусель. А бомбардировщики все идут к цели… Наконец, бомбовый груз пошел на гитлеровские войска.

Но что это — среди «мессов» появились «ишачки»? Летчики знают, что этих самолетов в данном районе не должно быть. Они подходят все ближе и ближе… Вот и развязка: на малом расстоянии опознаны «макки-200» — итальянские самолеты, они довольно схожи с нашими И-16. Федоров стремится со своим звеном к ним навстречу и с ходу атакует. В результате меткого огня один самолет из группы «макки» сбит и горящим пошел к земле — оказывается, они горят не хуже «мессов»!

«Пешки», сбросив бомбы, взяли обратный курс. В этом воздушном бою сопровождающие истребители сбили четыре «мессершмитта» и один «макки». Самолеты Пе-2, выполнив задание без потерь; возвратились на свой аэродром.

7 июля старший сержант Григорий Никулин, выполняя на Як-1 задание по аэрофотосъемке войск противника, вступил в неравную схватку с превосходящими силами «мессеров», в которой героически погиб в районе Пискуновки, до конца выполнив свой долг.

Никулин Григорий Яковлевич родился в 1919 году в деревне

Реп-Плотовка Мантуровского района Курской области. После окончания военного авиационного училища 20 июля 1941 года прибыл в полк, затем убывал на переподготовку и вторично прибыл в полк 24 февраля 1942 года. Выполняя боевые вылеты на все виды заданий, зарекомендовал себя превосходным аэрофотосъемщиком и воздушным бойцом. За мужество, смелость и отвагу, проявленные в боях с немецко-фашистскими войсками, Григорий Никулин было посмертно награжден орденом Красной Звезды с присвоением звания старшины.

Тем временем обстановка на Южном и Юго-Западном фронтах постепенно усложнялась. В первых числах июля сложилась тяжелая обстановка на правом крыле Юго-Западнрго фронта. Противник, перейдя 30 июня в наступление из района Волчанска, прорвал оборону наших войск и, развивая наступление, ко 2 июля вышел к Старому Осколу, а затем к Дону и форсировал его западнее Воронежа.

Ударная группировка 6-й немецкой армии, выйдя в район Острогожска, переправилась через Тихую Сосну и, развивая наступление на юг вдоль правого берега Дона, к исходу 6 июля достигла района Каменки. В этих условиях создалась реальная угроза тылу не только Юго-Западного, но и Южного фронтов. В ночь на 7 июля войска Юго-Западного и правого крыла Южного фронтов начали отходить на новый рубеж. Обстановка для советских войск, действующих на правом берегу Среднего Дона, все более осложнялась. Командованию Южного фронта не удалось собрать из отходящих частей и соединений сколько-нибудь значительные силы, способные хотя бы на некоторое время задержать наступление врага между Доном и Северским Донцом.

С началом общего отхода войск Южного фронта из Донбасса на юг и юго-восток начался аэродромный маневр авиации Южного фронта, в том числе и частей 216-й истребительной дивизии, за рубеж Дона.

За период обороны на реке Северский Донец с 22 мая по 10 июля 1942 года дивизия произвела 2796 боевых вылетов, из которых 1309 самолетовылетов пришлись на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков в районы скопления войск противника. Было выполнено 945 вылетов на разведку войск противника, 401 самолетовылет на прикрытие своих войск и аэродромов и 141 боевой вылет непосредственно на штурмовку. Необходимо отметить, что почти все боевые вылеты на воздушную разведку сопровождались штурмовкой обнаруженных целей. В эту большую работу весомую долю внесли летчики 16-го гвардейского истребительного авиаполка, которые на «мигах» и

«яках» совершали непрерывные боевые вылеты на все виды боевых заданий.

Летчики провели 49 воздушных боев, в которых было сбито 39 и подбито 7 вражеских самолетов, кроме того, на аэродромах уничтожено 14 самолетов противника. Свои потери составили 16 самолетов и 9 летчиков. Успеху в воздушных боях нашим летчикам способствовали неплохие летно-тактические данные наших новых самолетов-истребителей, особенно Як-1, который по многим данным не только не уступал, но и превосходил «мессов».

Несмотря на то что на Изюм-Барвенковском направлении немцы применили модифицированный самолет «мессершмитт» Ме-109Ф, итоги воздушных боев говорили не в пользу фашистских летчиков. Подлинными мастерами воздушного боя показали себя в этот период летчики 16-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии капитаны Крюков, Фигичев и Покрышкин, гвардии старшие лейтенанты Федоров и Шульга, гвардии лейтенанты Искрин и Речкалов; в 88-м ИАП отличились капитан Москальчук, старшие лейтенанты Середа, Карданов, Постнов, Батяев, Максименко и Князев, в 149-м ИАП — старшие лейтенанты Макаров, Павлов и лейтенант Русских.

Отход с Северского Донца до предгорий Кавказа

6 июля начался отход правого крыла Южного фронта. Перед истребителями стояла задача с рассвета 7 июля активными действиями в воздухе воспрепятствовать противнику в ведении воздушной разведки в полосе отходящих войск Южного фронта и способствовать штурмовой и бомбардировочной авиации в нанесении ударов по передовым частям гитлеровских войск.

9 июля противник начал наступление на Лисичанском направлении, и с этого дня все силы бомбардировочной авиации (в основном 219-я БАД) были переброшены именно сюда. В период с 9 по 12 июля по наступающим группировкам противника на Лисичанском направлении было произведено 280 бомбардировочно-штурмовых ударов, бомбардировочные авиаполки действовали с максимальным напряжением по три-четыре вылета в день. Упорные бои продолжались до 11 июля — до выхода противника на западный берег реки Северский Донец на Лисичанском направлении и овладения гитлеровскими войсками городом Лисичанском. Наступление противника из района Кантемировки развивалось довольно быстро и угрожало тылам и коммуникациям Южного фронта.

11 июля части 216-й дивизии вынуждены были перебазироваться на новые аэродромы к югу и юго-востоку от Ворошиловграда; 16-й гвардейский и 149-й авиаполки перелетели на аэродром Шмидт, 88-й ИАП — на аэродром Краснодон.

12 июля в связи с незначительным количеством материальной части в авиаполках дивизии для ведения интенсивной боевой работы на расширенном участке фронта в состав 216-й дивизии было включено два новых авиаполка — 103-й штурмовой с 20 самолетами Ил-2 и 247-й истребительный с 18 самолетами Як-1. Оба новых полка базировались на аэродроме Буденновка. Теперь дивизия с четырьмя истребительными и одним штурмовым авиаполком прикрывала отход войск Южного фронта, ведя воздушную разведку и нанося штурмовые удары по наступающим колоннам вражеских войск.

В связи с общим отходом частей и соединений Южного фронта значительно расширился фронт боевых действий 216-й, теперь уже не истребительной, а смешанной дивизии, в ее сферу были включены районы боевых действий Старобельск, Миллерово, Кошары, Морозовский, Криворожье. Однако дивизия по-прежнему вела боевые действия и в районах Дебальцева,

Константиновки, Барвенкова, Изюма, Славянска, Краматорской.

В период с 12 по 17 июля боевые действия авиации были направлены по Кантемировской группировке противника, которая, выйдя на оперативный простор, быстро продвигалась на юг в направлении Миллерово — Каменск.

Основными целями для действий нашей авиации были крупные колонны мехчастей противника и автотранспорт, перевозивший живую силу и боеприпасы. Боевая деятельность авиации проходила в сложной воздушной и наземной обстановке. 216-я САД, сохраняя по радио непрерывную связь со штабом воздушной армии, несла всю тяжесть воздушной разведки на всем фронте отходящих войск Южного фронта. Приходилось вести разведку не только войск противника, но и систематически устанавливать нахождение своих войск, которые поспешно отходили на юг страны. Причем для точного определения принадлежности войск разведку приходилось вести на бреющем полете, а в отдельных случаях самолеты производили посадку и летчики личным опросом устанавливали принадлежность частей.

Так, 18 июля командир эскадрильи 88-го ИАП капитан Петр Середа в составе звена получил задание произвести разведку на самолетах И-16 в тылу врага с целью установить связь с окруженными войсками 37-й армии и разрозненными отходящими частями 9-й армии, а также разведать войска противника в районе Белая Калитва — Каменск-Шахтинский. В результате этой разведки, проведенной на малой высоте, Середа получил исключительно важные данные о противнике, о направлениях движения вражеских войск и особенно его танков. Продолжая полет, звено Середы обнаружило в тылу противника колонну пехоты в советской военной форме. Капитан Середа дал команду ведомым возвращаться на свой аэродром и доложить данные разведки, а сам произвел посадку в поле рядом с дорогой, по которой двигалась колонна. Не выключая двигателя, вылез из кабины и направился к дороге, но вскоре услышал, как из колонны ему кричат: «Товарищ летчик! Мы пленные, нас конвоируют немцы, улетайте!» — и одновременно затрещали автоматные очереди.

Середа развернулся и побежал к самолету, немецкие конвоиры открыли по нему огонь из автоматов.

Летчик получил два ранения, а когда садился в самолет, третья пуля пронзила ему грудь навылет. Напрягая все силы, мужественный летчик дал газ для взлета, затем, резко развернув машину, сбил крылом подбегающих немцев и беспрепятственно взлетел. За проявленные героизм и мужество, а также за предыдущую успешную боевую работу капитан Середа был

удостоен звания Героя Советского Союза и после лечения в госпитале был назначен командиром 84-го истребительного авиаполка.

Выполнив за четыре дня 353 боевых вылета на авиаразведку и штурмовку вражеских войск в районах Миллерова, Кошар, Криворожья и Антоновки, нанеся противнику ряд сильных ударов, 16 июля полки 216-й дивизии вместе с наземными частями отошли на юг и стали базироваться на Новочеркасском и ростовском аэродромных узлах.

16-й гвардейский истребительный авиаполк произвел посадку в Нахичевани, на заводском аэродроме «Ростсельмаша». После ужина летчики разместились на отдыхе в отведенном для них домике. Уже поздно вечером вдруг включились зенитные прожектора, заговорила зенитная артиллерия, охраняющая Ростов. Вражеские самолеты предприняли ночной налет. В это время Иван Зибин из любопытства вышел из домика во двор, чтобы посмотреть картину ночного боя зенитной артиллерии с вражескими бомбардировщиками в свете прожекторов. В этот момент падающий осколок своего зенитного снаряда угодил Зибину прямо в голову, летчик погиб. Какой нелепый случай!

Гвардии старший лейтенант Зибин Иван Михайлович родился в 1913 году в деревне Дядьковичи Трубачевского района Орловской области. В Красной Армии с 1938 года, в том же году окончил военное авиационное училище. В полк прибыл в июне 1940 года на должность младшего летчика. В боях принял участие с первого дня Великой Отечественной войны, летал на всех типах самолетов, имеющихся в то время в полку. За успешное выполнение боевых заданий в боях против вражеских войск и проявленные при этом мужество и отвагу был награжден орденом Красного Знамени и назначен заместителем командира эскадрильи с присвоением воинского звания старший лейтенант.

16 июля в состав 216-й дивизии вошел еще и 136-й штурмовой авиаполк, который имел 14 самолетов Ил-2 и базировался на аэродроме Персиановка северо-восточнее Новочеркасска. Вместе с 16-м гвардейским на аэродроме Нахичевань базировался 149-й ИАП, 88-й ИАП сел на аэродром Должик, 103-й ШАП и 247-й ИАП — на аэродром Новочеркасск.

С этих аэродромов авиаполки дивизии продолжали вести боевые действия. Несмотря на сильное противодействие истребительной авиации противника, авиаразведка велась систематически и непрерывно, ибо при потере штабом Южного фронта связи с отдельными частями и соединениями, при ежечасном изменении наземной обстановки воздушная разведка играла колоссальную роль.

Характерным примером могут служить дни 18–19 июля, когда воздушные разведчики гвардии капитаны Крюков и Фигичев из 16-го гвардейского ИАП, капитан Середа и старший лейтенант Максименко из 88-го ИАП, старший лейтенант Макаров и лейтенант Русских из 149-го ИАП, капитан Попов из 103-го ШАП обследовали площадь свыше 6000 квадратных километров, охватив полосу шириной до 150 км и глубиной до 100–110 км.

Штурмовые авиаполки на самолетах Ил-2, а также летчики-истребители на «мигах», «яках» и «лаггах» непрерывно воздействовали на колонны вражеских войск, нанося по ним бомбовые и штурмовые удары, уничтожая живую силу и боевую технику на путях движения, задерживая его наступление. За шесть дней базирования на аэродромах новочеркасского и ростовского аэроузлов дивизия произвела свыше 570 боевых самолетовылетов, из которых только на штурмовые действия пришлось 392 самолетовылета. Штурмовики за этот период уничтожили шесть переправ, до 200 автомашин и более 30 танков. В воздушных боях было сбито пять самолетов противника.

Однако, несмотря на все усилия, остановить фашистские колонны не удавалось, фронт под давлением превосходящих сил противника неумолимо откатывался на юг. По этой причине 21 июля полки дивизии вынуждены были оставить свои аэродромы и перебазироваться за реку Дон. Штаб дивизии развернул свою работу в населенном пункте Койсуг. На этом же аэродроме стал базироваться 88-й ИАП, 149-й и 247-й истребительные и 103-й штурмовой авиаполк — на аэродроме Кулешовка, что западнее Койсуга, 16-й гвардейский истребительный и 136-й штурмовой авиаполки — на аэродроме Батайск.

С этих аэродромов в связи с приближением фронта пришлось вести боевую работу всего три дня, действуя штурмовыми ударами по войскам противника на подступах к Новочеркасску и Ростову, уничтожая переправы противника на Дону в районах Константиновской, Николаевской и Раздорской.

К 22 июля противник сосредоточил до трехсот танков в районе Персиановки и Новочеркасска для дальнейшего наступления на Ростов. На рубеже реки Дон противник накапливался у трех основных переправ: Константиновская, Николаевская, Цимлянская. Одновременно 21 июля противник начал наступление на Ростов с Таганрогского направления и 22 июля достиг Чалтырь, — бои шли в районах Султан-Салы, Больших Скал, Щепкина, — а также передовыми частями подошел вплотную к Дону на участке Константиновская — Цимлянская и пытался переправиться на южный берег Дона. Все силы авиации

были брошены на разрушение переправ и уничтожение противника на переправах через Дон. Боевые действия на этом участке велись даже за счет резкого сокращения количества вылетов в район Ростова, хотя обстановка в районе Ростова требовала также самых активных действий авиации.

Для нанесения бомбовых и штурмовых ударов по переправам с 19 июля была привлечена 5-я воздушная армия, которая с 23 июля вошла в оперативное подчинение командующего 4-й ВА, и даже части ВВС Черноморского флота. Это дало возможность увеличить силу ударов нашей авиации по переправам через Дон в целях их разрушения и уничтожения войск противника. Но в условиях одновременного выхода противника к Дону на фронте свыше 100 км от Константиновской до Цимлянской, а несколько позже от Ростова до Цимлянской уже по фронту свыше 200 км полностью воспрепятствовать переправе войск противника через Дон не было возможности.

К этому следует еще добавить, что немецкие войска были хорошо оснащены инженерными средствами, нередко переправы наводились под поверхностью воды, так, что их трудно было обнаружить, или даже разводились на день, а ночью вновь наводились. Поврежденные и разбитые переправы противник быстро восстанавливал. Кроме того, основные переправы прикрывались большим количеством средств зенитной артиллерии всех калибров и истребительной авиацией, в связи с чем наша авиация, бомбившая переправы, встречала сильное противодействие.

С 22 июля основное внимание было уделено действиям штурмовиков и бомбардировщиков по переправам у населенных пунктов Константиновская и Николаевская, где противник, сосредоточив крупные силы, начал предпринимать попытку переправиться на южный берег Дона. В дальнейшем, кроме этих основных переправ, наша авиация разрушала переправы в населенных пунктах Мелиховская, Раздорская, Каргалоский, Цимлянская, а также целый ряд небольших переправ.

Штурмовики Ил-2 действовали по переправам группами из 6–8 самолетов, бомбардировщики Су-2 по 5–7 самолетов, Пе-2 — по 3–5 самолетов. В связи с недостатком истребителей большинство полетов ударной авиации производилось без прикрытия, поэтому бомбардировщики несли большие потери от истребителей противника, прикрывающих район переправ. С 20 по 28 июля, в период наиболее интенсивных действий по переправам противника, в воздушных боях был сбит 31 самолет противника. Наши потери составили 8 самолетов, сбитых в воздушном бою (два Ил-2, два ЛаГГ-3, три Пе-2 и один И-16), зенитной

артиллерией было сбито два самолета (по одному Пе-2 и Су-2). Не вернулось с боевого задания 36 самолетов (четыре Як-1, 11 ЛаГГ-3, 15 Ил-2, три И-15бис, один И-153 и два Пе-2).

Боевая работа значительно усложнилась, когда немцы предприняли массовые налеты силами своей бомбардировочной авиации по аэродромам базирования наших авиаполков, в связи с чем значительное количество истребителей приходилось выделять для непосредственного прикрытия аэродромов. Кроме того, в связи с нарушением работы тылов, начиная с новочеркасского аэродромного узла авиаполки все время ощущали острый недостаток в горюче-смазочных материалах и боеприпасах. Были дни, когда полки дивизии по этой причине делали по одному боевому вылету в день, оставляя одну заправку горючим в баках самолетов на случай вывода материальной части из-под удара, так как базирование было непосредственно вблизи линии фронта, менявшейся почти с каждым часом.

23 июля, в период базирования 16-го гвардейского авиаполка на аэродроме Батайск, при налете вражеской авиации от осколков разорвавшихся бомб погиб авиатехник звена гвардии старший техник-лейтенант Лайков.

Лайков Дмитрий Ефремович родился в 1913 году в селе Орлинка Сергиевского района Куйбышевской области. В полк прибыл в 1939 году, в первые дни его формирования, и был назначен техником авиационного звена. Участник Великой Отечественной войны с первого ее дня. Дмитрий Ефремович был исключительно энергичным и грамотным специалистом.

К 23 июля стало очевидным, что на рубеже Дона фронт не сможет удержаться продолжительное время. Противник, захватив основные переправы через Дон, начал форсировать переход своих войск на южный берег. Кроме того, 23 и 24 июля истребительная авиация противника блокировала аэродромы Кулешовка, Койсуг и Батайск, а дальнобойная артиллерия противника начала усиленный обстрел аэродрома Батайск и населенного пункта Койсуг, где размещался штаб авиадивизии. В результате блокирования, бомбардировки с воздуха и артобстрела в течение 23 июля в Кулешовке и Батайске было сожжено два самолета и три повреждено. За сравнительно, небольшой промежуток времени, с 15 по 24 июля, в ожесточенных боях на подступах к Ростову и Новочеркасску, в боях за переправы через Дон дивизия понесла немалые потери в материальной части и летном составе. В воздушных боях, от огня зенитной артиллерии, от бомбардировок и артобстрела аэродромов авиаполки дивизии потеряли 24 самолета и 14 летчиков. Значительное количество самолетов по тем же причинам было выведено из строя и

требовало среднего и капитального ремонта. Однако выполнить ремонтные работы силами ПАРМ и полкового техсостава в полевых условиях было невозможно, отсутствовала и возможность своевременно отправить эти самолеты в тыл для ремонта в стационарных мастерских — как в частях, так и обслуживающих БАО не было необходимого автотранспорта.

Инженерно-технический состав, восстанавливая материальную часть, работал круглосуточно, но был не в состоянии справиться с создавшимся положением, тем более находясь под постоянными артобстрелами и ударами с воздуха. Следует отметить, что значительные боевые потери частей дивизии в этот период обуславливаются еще и тем, что на Новочеркасском и Ростовском направлениях противник сосредоточил основные силы своей авиации, противодействовала которым практически одна только 216-я САД. Остальные силы 4-й воздушной армии вели боевые действия на других участках Южного фронта.

22 июля при перелете из Ростова на аэродром Койсут из-за отказа мотора самолета в воздухе погиб лучший ас дивизии штурман 88-го ИАП Герой Советского Союза капитан Москальчук.

К этому времени в боевых полках дивизии оставалось до 35 неисправных истребителей и штурмовиков, а пополнение боевой техникой в авиаполки не поступало.

К 24 июля немецкие войска почти полностью захватили Ростов-на-Дону. Расстояние от линии фронта до аэродромов базирования частей 216-й САД сократилось до 10–12 км. Чтобы избежать дальнейших потерь материальной части и личного состава от массированных налетов вражеской авиации и артиллерийского огня, дивизия вынуждена была с отходом сухопутных войск перебазироваться на новые аэродромы. Штаб дивизии разместился в станице Шкуринская. а все полки, в том числе и 16-й гвардейский, 24 июля перелетели на аэродром станицы Кущевская. К этому времени 88-й ИАП почти все неисправные истребители отправил на запасной аэродром Терновская, где в основном проходил восстановительный ремонт самолетов дивизии.

27 июля старший инженер дивизии военинженер 2 ранга Я. Г. Красных вылетел с летчиком 149-го ИАП лейтенантом Иваном Руссковым для организации ускоренного ремонта самолетов в реморганах на аэродроме Терновская и пропал без вести. Есть основания предполагать, что их самолет был сбит истребителями противника, которые усиленно бороздили небо в этих районах, охотясь за одиночными самолетами.

В связи с тем, что в полках оставалось малое количество

самолетов, 26 июля вышестоящее авиационное командование приняло решение о реорганизации авиачастей. Из убывающих на переформирование авиаполков материальная часть была передана в части, остающиеся на фронте. В результате этих мероприятий в 216-й САД осталось три полка — 16-й гвардейский истребительный с 19 самолетами Як-1, 247-й истребительный с десятью самолетами Як-1 и 103-й штурмовой с восьмью самолетами Ил-2. Следует отметить, что почти половина переданных самолетов оказалась неисправной и. требовала ремонта.

Несмотря на явно недостаточное количество боевых самолетов, интенсивность боевых вылетов не снижалась за счет увеличения нагрузки на летный состав. За пять дней нахождения на аэродроме Кущевская полки дивизии произвели 229 боевых самолетовылетов, нанеся противнику значительные потери. В воздушных боях было сбито четыре самолета противника, уничтожено значительное количество другой боевой техники. В свою очередь, противник все время наращивал свои воздушные силы и путем блокировки и ударов по аэродромам сковывал действия нашей авиации.

Для захвата Кавказа немцы сосредоточили группу армий «А» в составе 1-й, 4-й танковых и 17-й армий. Всего на рубеже нижнего течения Дона гитлеровское командование имело 13 пехотных, пять танковых; четыре моторизованные, три кавалерийские дивизии и более тысячи самолетов 4-го воздушного флота. Противник превосходил войска Южного фронта по пехоте в 1,4 раза, по артиллерии и минометам — почти в два раза, по танкам — в 9,3 раза, по авиации — почти в восемь раз.

По левому берегу Дона, прикрывая Кавказское направление, оборонялась 51-я армия Северо-Кавказского фронта и отошедшие туда войска 37-й, 12-й и 18-й армий Южного фронта, в общей сложности не более 20 тысяч человек. Фронт поддерживала 4-я воздушная армия, в которой имелось всего 126 самолетов, из них 42 ночных бомбардировщика По-2.

25 июля немецко-фашистские войска, переправившись основными танковыми и моторизованными силами на захваченные на левом берегу Дона плацдармы, перешли в наступление из районов Ростова, Константиновской, Николаевской, Цимлянской, нанося главный удар 1-й и 4-й танковыми армиями через Сальск и Тихорецк на Ворошиловск (Ставрополь). 17-я немецкая армия наступала из района Ростова на Кущевскую, Тимашевскую, Краснодар. Войскам Приморской группы, оборонявшимся на этом направлении, пришлось отойти

на водный рубеж рек Ея и Куго-Ея. Соединения 18-й армии с двумя кубанскими дивизиями 17-го казачьего кавалерийского корпуса на этом рубеже организовали оборону и в контратаках нанесли противнику значительные потери, уничтожив до 1800 вражеских солдат и офицеров, захватив 18 орудий и 25 минометов.

В этих условиях 16-й гвардейский истребительный авиаполк после одного дня пребывания в Кущевской 25 июля перебазировался на аэродром Шкуринская, где пробыл четыре дня, а 30 июля приземлился на аэродроме Незамаевская. В конце июля действия нашей авиации по поддержанию наземных войск были слишком ограниченны из-за отсутствия самолетов. Из 216-й САД временно убыл 103-й штурмовой авиаполк, отправившийся за новыми самолетами. Дивизия в составе 16-го гвардейского и 247-го полков 1 августа перелетела на аэродром Геймановская. С этого времени боевая работа дивизии сократилась до минимума как из-за отсутствия материальной части, так и из-за быстрого отхода на юг.

Рано утром 2 августа две группы вражеских бомбардировщиков следовали через аэродром Геймановская в направлении на Кропоткин для нанесения удара по железнодорожному узлу. С аэродрома Геймановская поднялась пятерка «яков» — все, чем располагал гвардейский полк. Звено «яков» возглавил Александр Покрышкин, с ним в качестве ведомых шли Андрей Труд и Владимир Бережной. Пару «яков» возглавил Аркадий Федоров со своим ведомым Степаном Вербицким. Как оказалось, в первой группе шло до 15 «юнкерсов» Ю-88, ее атаковал Покрышкин с ведомыми. Вторая группа насчитывала до 18 «мессершмиттов» Ме-110, с ними завязала бой пара Федорова. В результате воздушного боя звено Покрышкина сбило двух «юнкерсов», а Федоров уничтожил одного «мессершмитта».

Смена аэродромов продолжалась в течение 3 и 4 августа. Гвардейцы базировались на аэродроме Ворошиловск (Ставрополь), а с 5 по 10 августа на аэродроме Архангельская.

8 августа в авиационной катастрофе на аэродроме Тулатово Бесланского района на самолете МиГ-3 погиб гвардии лейтенант Супрун, один из молодых прекрасных пилотов, обладавший исключительным спокойствием и выдержкой, зарекомендовавший себя великолепным воздушным бойцом.

Степан Яковлевич родился в 1921 году в селе Корнеевка Веселовского района Запорожской области. В полк на должность пилота прибыл 20 июля 1941 года после окончания военного училища. После непродолжительных тренировок вошел в строй и

принял активное участие в боях против немецко-фашистских захватчиков. Летал на самолетах И-16, МиГ-3 и Як-1, совершил свыше 150 боевых вылетов на выполнение различных боевых заданий, в воздушных боях сбил три вражеских самолета. За успешное выполнение заданий командования на фронте борьбы с гитлеровскими войсками и проявленные при этом смелость и отвагу Степан Супрун был награжден орденом Красной Звезды.

Менял место базирования и штаб дивизии — 31 июля он перебрался на аэродром Геймановская, а через два дня в связи с приближением фронта перебазировался на аэродром Петровское.

В этот период произошли некоторые изменения в составе дивизии и ее руководстве. Начальник штаба подполковник Ильченко Александр Никитович получил назначение в 229-ю ИАД, руководство штабом 216-й САД принял начальник оперативно-разведывательного отдела подполковник Абрамович Борис Абрамович.

Убыл на лечение командир 16-го гвардейского ИАП подполковник Иванов Виктор Петрович, повредивший правую руку при запуске мотора самолета По-2. Командование принял батальонный комиссар Исаев Николай Васильевич.

Несмотря на подвижность линии фронта, частую смену наземной обстановки и смену аэродромной сети, летные части дивизии не прекращали своей боевой деятельности. В ее состав к этому времени возвратились 88-й истребительный и 103-й штурмовой авиаполки, пополнившиеся самолетами и летчиками.

4 августа штаб дивизии перебазировался на аэродром Благородное, 6 августа — в Архангельское, а 9 августа — в Советское.

8 августа 247-й ИАП, а 9 августа и 16-й гвардейский ИАП вышли из состава 216-й дивизии, передали свою материальную часть и убыли на переформирование. Их сменил 45-й истребительный авиаполк в составе 12 самолетов Як-1 под командованием подполковника Дзусова Ибрагима Магометовича. Таким образом, дивизия располагала девятью самолетами И-16 88-го ИАП, 21 самолетом Як-1 (из которых 9 самолетов было передано из 16-го гвардейского ИАП) 45-го ИАП и тремя Ил-2 103-го ШАП.

11 августа 1942 года 216-я авиадивизия в полном составе перебазировалась за реку Терек на аэродром Тулатово. 12 августа в ее состав на этом аэродроме вошел 84-й «а» истребительный авиаполк майора Антонова с 21 самолетом И-153 «чайка». 88-й ИАП в этот день базировался на аэродроме Орджоникидзевская, 103-й штурмовой и 45-й истребительный полки — на аэродроме Нестеровская. Однако с 13 августа дислокация снова изменилась.

Штаб дивизии, 88-й и 84-й «а» истребительные полки обосновались в Тулатово, 103-й штурмовой и 45-й истребительные полки обживали аэродром Орджоникидзевская.

На рубеже реки Терек противник был остановлен и сухопутные войска перешли к активной обороне и подготовке к наступлению.

16-й гвардейский истребительный авиаполк за период боевых действий на Южном фронте с 22 июня 1941 года по 10 августа 1942 года в составе 20-й смешанной и 216-й истребительной авиадивизий произвел 5201 боевой самолетовылет, провел 738 воздушных боев, всего уничтожил 122 вражеских самолета, из них 96 — в воздушных боях. Штурмовыми и бомбовыми ударами было уничтожено и выведено из строя: танков — 40, автомашин с пехотой и боеприпасами — 842, цистерн с горючим — 9, паровозов — 9, вагонов — 36, складов с боеприпасами — 2, разрушено железнодорожных депо — 1, орудий разного калибра — 92, убито и ранено солдат и офицеров 4661, рассеяно до двух полков конницы противника. Израсходовано: патронов к пулеметам ШКАС и БС — 840561, авиабомб разного калибра — 20372, РС — 527.

Немецко-фашистские войска, развивая наступление с рубежа Дона силами 1-й и 4-й танковых армий на Ворошиловском направлении, к исходу 30 июля продвинулись на глубину до 120 км. Однако 4-я немецкая танковая армия 31 июля изменила свой путь движения с Кавказского на Сталинградское направление. 1-я немецкая танковая армия, продолжая теснить войска нашей 37-й армии, 5 августа захватила Ворошиловск (Ставрополь), 6 августа овладела Армавиром и основными силами в полосе Армавир — Кропоткин устремилась в направлении Майкопа. 28 июля Северо-Кавказский фронт был объединен с Южным фронтом в единый Северо-Кавказский фронт.

К концу августа 1-я немецкая танковая армия, преодолев сопротивление передовых отрядов Северной группы войск, вышла к рекам Терек и Баксан, где, получив должный отпор со стороны главных сил Северной группы войск, была остановлена на этом рубеже. Наши войска перешли к активной обороне. 17-я немецкая армия, возобновив наступление с рубежа реки Ея в районе Кущевской, 6 августа вышла к реке Челбас, 11 августа овладела Краснодаром и предприняла дальнейшее продвижение на Новороссийск. К 31 августа гитлеровские войска вышли на Черноморское побережье в районе Анапы.

8–10 сентября наши войска вели упорные и ожесточенные уличные бои в Новороссийске, где противнику удалось занять

большую часть города. Однако в результате предпринятого силами 47-й армии с участием морских пехотинцев контрудара, наступающая румынская дивизия была почти полностью разгромлена, и противник отказался от дальнейших действий на этом направлении.

Следует отметить, что вражеским войскам не удалось использовать Новороссийский морской порт в качестве базы для своего военно-морского флота, так как восточный берег Цемесской бухты остался в руках советских войск, а сама бухта насквозь простреливалась как артиллерийско-минометным огнем, так и стрелковым оружием.

До конца 1942 года войска Черноморской и Северной групп войск Закавказского фронта вели активную оборону и подготовку к наступательным действиям, непрерывно накапливая свежие силы и военную технику, проводя необходимую перегруппировку и активными действиями изматывая войска противника.

В оборонительных боях между Доном и предгорьем Кавказского хребта войска Северо-Кавказского фронта действовали в тяжелых условиях, проявили исключительную стойкость. Особенно отличились 17-й казачий кавалерийский корпус под командованием генерал-лейтенанта Кириченко и отдельные батальоны морской пехоты Черноморского флота. 17-й казачий кавкорпус был преобразован в 4-й гвардейский казачий кавкорпус.

Оборонительные бои на Северном Кавказе имели большое значение для обороны Кавказа. Это позволило сковать все силы немцев на этом фронте, выиграть время для того, чтобы усилить Закавказский фронт резервами и создать сплошной фронт борьбы на рубеже рек Терек и Баксан, по перевалам Кавказского хребта.

Они не вернулись с поля боя

Листая пожелтевшие от времени страницы «Книги безвозвратных потерь 16-го гвардейского Сандомирского ордена Александра Невского истребительного авиаполка», чувствую, как по телу идет прохлада, «ползут мурашки» и слезы подступают к глазам. За каждой фамилией встают летчики, инженеры, техники, младшие авиаспециалисты, близкие и родные, из одной полковой семьи, с которыми было прожито немало мирных дней, пройден немалый боевой путь, с которыми в едином строю били врага на земле и в воздухе, пили и ели за одним столом, делили фронтовые сто грамм. Молодые, здоровые и жизнерадостные парни, жизнь которых оборвалась в расцвете сил в неумолимой стихии войны.

Сто одно имя, сто одна судьба, сто одна человеческая жизнь — их ждали матери, жены, дети, невесты. Они посвятили себя защите Родины и жаждали жизни, стремились к светлому мирному будущему, но пали в жестокой схватке с врагом в боях за Молдавию и Украину, освобождение Кавказа и земли Кубанской, Донбасса и Северной Таврии, Румынии и Польши, в боях за полный разгром врага в Германии.

Одни, получив смертельные ранения, приняли смерть на родной земле, другие попали в плен в гитлеровские лагеря, а судьба многих, не вернувшихся с поля боя, осталось неизвестной, но все они честно сражались и отдали жизни в боях за Отчизну.

Когда доводилось слышать сообщения о потерях в воздушных боях на том или ином участке фронта, то воспринималось это с большой скорбью и болью, но несколько отстраненно. Но когда на твоих глазах горит в падающем самолете друг, не пытаясь воспользоваться парашютом, и земля принимает его в свои объятия навечно, друг, с которым вместе жил, летал, делил радости и горести, то чувствуешь втройне горькую потерю, свою личную утрату, которую не в состоянии вернуть…

Мы отдаем им должное — их отваге, мужеству, храбрости и героизму в борьбе против врага, они навечно остались в наших сердцах, в нашей памяти. Здесь оглашаются имена тех, кто в трудной борьбе не дрогнул и до конца остался верным борьбе за правое дело. Вечная память верным сынам Отчизны, павшим в боях с врагом человечества за честь и независимость нашей Родины!

Атрашкевич Федор Васильевич, летчик;

Белослудцев Алексей Денисович, летчик;

Бережной Владимир Емельянович, летчик;

Березинский Виктор Гордеевич, летчик;
Вахтеров Фадей Сидорович, авиамоторист;
Вербицкий Степан Яковлевич, летчик;
Викторов Виктор Михайлович, летчик;
Войтенко Иван Антонович, летчик;
Гичевский Павел Григорьевич, летчик;
Голубев Александр Федорович, летчик;
Горохов Павел Михайлович, летчик;
Грачев Петр Петрович, летчик;
Гросул Александр Дмитриевич, летчик;
Грунин Александр Иванович, авиамоторист;
Гуденко Игорь Алексеевич, летчик;
Деньгуб Иван Семенович, летчик;
Дроздов Андрей Евдокимович, летчик;
Дударев Виктор Васильевич, летчик;
Дьяченко Леонид Леонтьевич, летчик;
Ершов Николай Николаевич, летчик;
Ефимов Николай Ефимович, летчик;
Жердев Виктор Иванович, летчик;
Жигалов Виктор Артемович, летчик;
Жизневский Григорий Васильевич, летчик;
Захаров Федор Сергеевич, летчик;
Зибин Иван Михайлович, летчик;
Золотарев Григорий Антонович, летчик;
Ивачев Константин Фадеевич, летчик;
Ивашко Александр Романович, летчик;
Камаев Дмитрий Аркадьевич, авиатехник;
Карпов Николай Павлович, летчик;
Киселев Иван Петрович, летчик;
Клейменов Павел Феоктистович, летчик;
Клубов Александр Федорович, летчик, дважды Герой Советского Союза;
Князев Яков Сергеевич, летчик;
Коваль Дмитрий Иванович, летчик, Герой Советского Союза;
Комаров Борис Георгиевич, летчик;
Комлев Степан Кириллович, летчик;
Кондратюк Георгий Александрович, летчик;
Коннов Сергей Павлович, летчик;
Косумов Фарух Гусейнович, летчик;
Котельников Николай Александрович, летчик;
Курилов Федор Никифорович, летчик;
Лайков Дмитрий Ефремович, авиатехник;
Лужецкий Николай Никитович, авиатехник;
Лукашевич Николай Яковлевич, летчик;

Малин Юрий Васильевич, летчик;
Марголит Григорий Абрамович, летчик;
Меметов Якуб, летчик;
Метелев Владимир Петрович, летчик;
Миронов Константин Игнатьевич, летчик;
Митягин Аркадий Владимирович, летчик;
Моисеенко Яков Данилович, летчик;
Мочалов Александр Борисович, летчик;
Мочалов Никита Семенович, летчик;
Назаров Иван Петрович, летчик;
Назаров Степан Спиридонович, летчик;
Насонов Александр Георгиевич, летчик;
Науменко Николай Данилович, летчик;
Никитин Даниил Евстигнеевич, летчик;
Никитин Сергей Александрович, летчик;
Никулин Григорий Яковлевич, летчик;
Новиков Михаил Михайлович, летчик;
Овсянкин Алексей Иванович, летчик;
Овчинников Семен Яковлевич, летчик;
Олефиренко Иван Константинович, летчик;
Онищенко Иван Акимович, летчик;
Островский Василий Поликарпович, летчик;
Петухов Владимир Сергеевич, летчик;
Пищальников Николай Васильевич, летчик;
Попов Николай Павлович, летчик;
Ротанов Тимофей Тимофеевич, летчик;
Савин Иван Федорович, летчик;
Самсонов Александр Дмитриевич, летчик;
Сапунов Дмитрий Герасимович, летчик;
Светличный Семен Устинович, летчик;
Селиверстов Кузьма Егорович, летчик, Герой Советского Союза;
Семенов Василий Федорович, летчик;
Семенов Евгений Александрович, летчик;
Скомороха Иван Васильевич, летчик;
Смирнов Борис Владимирович, летчик;
Соколов Анатолий Селиверстович, летчик;
Сташевский Леонид Митрофанович, летчик;
Степанов Иван Платонович, летчик;
Столяров Николай Матвеевич, летчик;
Супрун Степан Яковлевич, летчик;
Суров Александр Матвеевич, летчик;
Тихомиров Фома Иванович, летчик;
Тищенко Василий Александрович, летчик;

Урванцев Апполинарий Егорович, инженер;
Фадеев Вадим Иванович, летчик, Герой Советского Союза;
Ханин Иван Ефимович, летчик;
Хархалуп Семен Иванович, летчик;
Хмельницкий Матвей Иванович, летчик;
Чекмарев Борис Александрович, летчик;
Чернов Владимир Андрианович, летчик;
Чистов Николай Александрович, летчик;
Шелякин Федор Иванович, летчик;
Шиян Григорий Тимофеевич, летчик;
Шолохович Владимир Львович, инженер;
Яковлев Николай Васильевич, летчик.

Послесловие

Война продолжалась. Для 16-го гвардейского истребительного авиаполка закончился первый период участия в боях с врагом, в котором он отличился и в знак признанных заслуг был преобразован в гвардейский. Полк убыл в глубь Закавказья, чтобы отдохнуть, получить и освоить новую материальную часть, пополниться летным составом.

На этом можно было бы поставить точку в повествовании о первых и самых тяжелых боях, но хотелось бы рассказать о летчиках, в первую очередь о «старичках», начинавших войну и оставшихся в строю, о их дальнейшей судьбе и боевой деятельности.

Командир полка гвардии подполковник Иванов Виктор Петрович 25 июля 1942 года на одном из аэродромов Кубани получил ранение руки при запуске мотора на самолете По-2 и убыл на лечение. В полк больше не возвратился. После окончания лечения продолжал службу в системе ПВО страны, командовал 142-й истребительной авиадивизией, стоявшей на защите города Горького и его промышленных объектов. Командование полком принял его заместитель Исаев Николай Васильевич.

Со временем стала известна судьба летчиков, пропавших без вести в боевых вылетах в начале июля 1941 года. Тогда на свой аэродром последовательно не вернулись 3 июля младший лейтенант Рябов Гавриил Иванович, 4 июля младший лейтенант Довбня Петр Яковлевич и 6 июля младший лейтенант Дмитриев Виталий Александрович.

В какой-то мере их судьбы оказались очень похожими. Все эти летчики в разное время в составе групп вылетали на штурмовку вражеских войск. При атаках наземных целей были сбиты огнем зенитной артиллерии противника, получили тяжелые ранения и, не имея возможности продолжать полет, были вынуждены произвести посадку на территории противника, где, к сожалению, попали в плен.

Все летчики находились в концлагере в Румынии. Делали подкопы, пытались бежать, но каждый раз попытки были неудачными. В результате успешных наступательных действий советских войск в Румынии Гавриил Рябов, Виталий Дмитриев и Петр Довбня весной 1944 года были освобождены из плена. Они возвратились в родной полк, переучились на новую материальную часть и приняли участие в заключительном этапе боевых действий. После окончания войны были демобилизованы из армии и продолжали трудиться в народном хозяйстве.

Следует несколько подробнее остановиться на одном из опытнейших летчиков-истребителей, отважном воздушном бойце и командире Фигичеве Валентине Алексеевиче, с которым связана и моя боевая деятельность на фронтах войны.

Валентин Фигичев родился в 1917 году в селе Каркавино Косихинского района Алтайского края, где провел детство. В юные годы жил и учился в городе Катав-Ивановск Челябинской области. После окончания фабрично-заводского училища Валентин добровольно вступил в ряды Красной Армии и с 1936 года стал курсантом Ворошиловградского военного авиационного училища лётчиков, которое окончил в 1938 году.

По окончании училища младший лейтенант Валентин Фигичев был направлен в авиацию ПВО страны в качестве младшего летчика 43-го истребительного авиаполка. Осенью 1939 года Валентин был переведен в 55-й ИАП, где продолжал совершенствовать технику пилотирования и боевое применение на самолетах И-16, проявляя при этом отменные способности и летное мастерство. В канун Великой Отечественной войны он переучивается и осваивает новый истребитель МиГ-3, оканчивает курсы и назначается командиром звена.

Как одному из лучших, его звену еще до начала войны поручается специальное задание по перехвату немецких воздушных разведчиков из положения дежурства на полевой площадке вблизи государственной границы.

В боях Великой Отечественной войны Валентин принял участие с первого и до последнего дня, прошел путь от младшего лейтенанта до гвардии подполковника, от командира звена до командира гвардейской авиачасти. Велика география военных дорог офицера Валентина Фигичева — тяжелые оборонительные бои на Южном фронте: воздушные сражения в небе Молдавии, на юге Украины, каховско-днепровском и мелитопольском рубежах, под Ростовом в 1941–1942 годах.

Валентин принимал участие в битве под Курском, боях за освобождение Украины, в Корсунь-Шевченковской операции, Ясской оборонительной операции, Львовско-Сандомирской наступательной операции 1-го Украинского фронта и последующих боях на территории Польши, Германии, в штурме Берлина и освобождении Праги. В ноябре 1942 года гвардии майор Фигичев был направлен на курсы штурманов ВВС, которые успешно закончил летом 1943 года и был назначен штурманом 205-й истребительной дивизии 2-й ВА Воронежского фронта. В феврале 1944 года он назначается командиром 129-го гвардейского истребительного авиаполка, которым командует до конца войны. За успешное выполнение боевых заданий в борьбе

против гитлеровских войск, проявленные при этом мужество, отвагу и высокую дисциплину, в ноябре 1941 и феврале 1942 годов Фигичев награждается орденами Красного Знамени и Ленина, а 23 ноября 1942 года ему присваивается звание Героя Советского Союза.

Гвардии младший лейтенант Якуб Меметов, сын татарского народа, после лечения ран, полученных в воздушном бою, возвратился в свой полк 17 февраля 1943 года. Участвовал в боях на Кубани, но 11 апреля 1943 года погиб в бою в районе станицы Абинской Краснодарского края.

Гвардии капитан Шульга Василий Антонович, гвардии капитан Тетерин Леонид Владимирович и гвардии старший лейтенант Паскеев Теминдор Хасьянович принимали участие в Кубанском воздушном сражении. В воздушном бою Василий Шульга был сбит. Летчик покинул горящий самолет и воспользовался парашютом. 24 июня 1943 года был откомандирован в отдел кадров 4-й воздушной армии по состоянию здоровья. Теминдор Паскеев был также откомандирован, но только чуть-чуть позже — 12 июля 1943 года. Леонид Тетерин после боев на Кубани 29 сентября 1943 года убыл с должности штурмана полка для дальнейшего прохождения службы в распоряжение командира 9-й гвардейской ИАД. Уже находясь в новой части, он погиб в авиакатастрофе.

Особое место в семье воздушных бойцов 16-го гвардейского заняли летчики Александр Покрышкин, Григорий Речкалов, Павел Крюков, а из молодых пилотов — Андрей Труд. Одни продолжительное время, другие до конца войны продолжали сражаться на фронтах войны в составе 16-го гвардейского истребительного авиаполка.

За воздушные бои на Кубани Александр Покрышкин был дважды удостоен звания Героя Советского Союза. С 1 декабря 1943 года по 29 апреля 1944 года он командовал 16-м гвардейским авиаполком, а затем принял 9-ю гвардейскую истребительную авиадивизию, которой командовал до конца войны. Павел Крюков за кубанские бои удостоен звания Героя Советского Союза, 1 июля 1943 года убыл на должность заместителя командира авиадивизии, а в дальнейшем командовал 23-й гвардейской истребительной авиадивизией до конца войны.

Григорий Речкалов за бои на Кубани был удостоен звания Героя Советского Союза, занимал различные должности в полку, в том числе и командовал им. 1 июля 1944 года был удостоен второй медали «Золотая Звезда». Убыл из полка 28 февраля 1945 года с повышением в должности.

Несколько слов о молодых пилотах, прибывших в полк в июле 1941 года. Весенние бои на Кубани оказались последними для многих из них.

10 апреля 1943 года на свой аэродром после воздушного боя не возвратился гвардии младший лейтенант Голубев Александр Федорович. 17 и 23 апреля 1943 года не вернулись с задания гвардии младшие лейтенанты Бережной Владимир Емельянович и Мочалов Никита Семенович.

Гвардии младший лейтенант Николай Данилович Науменко погиб в воздушном бою 15 апреля 1943 года, выполняя боевое задание по прикрытию наземных войск в районе станицы Абинской на Кубани, где возглавляемая им четверка вела воздушный бой с бомбардировщиками и истребителями противника.

При облете самолета после ремонта 27 мая 1943 года потерпел аварию гвардии младший лейтенант Степанов Иван Платонович, летчик получил тяжелое ранение и в госпитале умер. Похоронен в станице Поповической Краснодарского края.

Из всей этой группы только Андрею Ивановичу Труду посчастливилось участвовать в боях в составе полка до конца войны. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 апреля 1944 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

В тяжелый период июля — августа 1942 года 16-й гвардейский истребительный авиаполк 25 июля приземлился на аэродроме Шкуринская. В это время в полк прибыло пополнение молодого летного состава из числа выпускников Сталинградской военной школы пилотов.

Какова была обстановка на фронте в этот период и как этой группе пилотов приходилось добираться к месту назначения, красноречиво свидетельствует рассказ участника этих событий Виктора Никитовича Никитина.

«Наша группа в составе сержантов Михаила Ивановича Воробьева, Андрея Мартьяновича Ижко, Никиты Ефимовича Ефимова, Дмитрия Герасимовича Сапунова, Ивана Федоровича Савина, Василия Поликарповича Островского и меня, Никитина Виктора Никитовича, утром 14 июля 1942 года убыла к новому месту службы и 15 июля прибыла в Сальск. На следующий день ввиду отсутствия попутного транспорта направились пешком в Ростов, в который прибыли ночью, а утром 17 июля товарным поездом продолжили путь на север. 18 июля прибыли в город Шахты, т. к. там находился штаб 4-й воздушной армии, куда мы имели направление. Получив дальнейшую путевку, мы в тот же день снова выехали в Сальск через Ростов, где нам пришлось перенести вражескую бомбардировку. 20 июля утром

направились в село Кривая Балка, где находился тыл воздушной армии, а 25 июля опять пешком направились в Мечетинскую, в которой находилась оперативная группа воздушной армии. К исходу дня на автомашине нас отправили в 216-ю авиадивизию.

Утром 26 июля проезжали через Кущевскую, которая накануне подверглась налету фашистских самолетов — кругом одни воронки и пожарища, масса убитых лошадей… Штаб 216-й дивизии располагался в небольшом хуторе вблизи станицы Шкуринской. Как нам казалось, наше путешествие подходило к концу, но оказалось, что это было только начало. Принял нас комдив генерал Шевченко, который сидел в это время на куче горбыля. После беседы, уже 27 июля, мы направились в штаб 16-го гвардейского истребительного авиаполка. Он располагался на аэродроме в землянке. Полком командовал Николай Исаев.

На этом же хуторе размещалась летная столовая и общежитие. Через три дня, 30 июля, мы вместе с укладчиками парашютов и парашютами автобусом убыли в Незамаевскую, а 1 августа на полуторке ехали в Кавказскую. События так быстро развивались, что нам не пришлось делать продолжительные привалы, уже 2 августа мы покинули Кавказскую последними, форсировав реку Кубань во главе с начальником штаба полка Яковом Датским, продолжили путь на Прохладную и Грозный до Махачкалы, где соединились с основным личным составом полка. Через два-три дня направились в Насосную, куда прибыли примерно 19 августа 1942 года».

Эти молодые пилоты-сержанты в числе первых освоили новую материальную часть и вошли в расчет боевых экипажей полка. Весной 1943 года Никита Ефимов, Дмитрий Сапунов, Иван Савин, Василий Островский мужественно сражались в небе Кубани и в апреле 1943 года погибли в воздушных боях. Прах этих воздушных бойцов покоится на Кубанской земле.

Виктор Никитин, продолжая участвовать в воздушных боях, стал известным воздушным бойцом, был награжден многими правительственными наградами, дошел до Берлина и продолжал службу в частях ВВС в послевоенный период.

В заключение повествования о боевых друзьях и товарищах следует сказать еще об одном замечательном однополчанине, храбром воздушном бойце и командире — Аркадии Федорове. Родился Аркадий в 1917 году в текстильном городе Иваново, в рабочей семье. Детство, школьные годы прошли в этом городе, затем стал подручным кузнеца на заводе, где работал отец. Здесь, в Иваново, и первые шаги в небо сделал, отсюда с комсомольской путевкой ушел в знаменитое Оренбургское летное училище, которое окончил военным летчиком-истребителем.

Познакомился я с ним в августе 1941 года. Вместе сражались на Южном фронте, поначалу в разных частях, а потом в нашем 16-м гвардейском ИАП. Тогда в Молдавии, на пограничной реке Прут, я узнал, что полк Аркадия 22 июня из Запорожья был перебазирован в район фронтового Каменец-Подольска, участвовал в воздушных схватках. Воевал Федоров в небе над Николаевом и Херсоном, Мелитополем и Ростовом, участвовал в боях в Изюм-Барвенковской операции. К августу 41-го сделал 322 боевых вылета, лично уничтожил 7 вражеских самолетов, был награжден орденом Ленина.

На всю жизнь запомнилось Аркадию небо Кубани. В одном из вылетов Аркадий возглавлял четверку, вступил в бой над станицей Абинская с большой, эшелонированной по высоте группой «мессершмиттов». Федоров сбил один истребитель и тут увидел, как «мессер» заходит в хвост. Услышал один удар, второй… Аркадий выбросился из горящего самолета, дернул кольцо парашюта и повис под куполом. Фашист снизился, чтобы расстрелять летчика в воздухе, но на помощь пришли истребители соседнего полка.

Не менее памятны летчику и наступательные бои на юге — за Донбасс, за Мариуполь, на реке Молочной, в нижнем течении Днепра, на ближних подступах к Крыму. За мужество, храбрость и героизм 13 апреля 1944 года Аркадию Федорову было присвоено звание Героя Советского Союза.

До Победы было еще далеко, еще не один бой — под Яссами, за Львов, в Польше и Германии. На заключительном этапе войны он был уже командиром ставшего три года назад родным 16-го полка. Довелось в этом качестве летать в небе Чехословакии, прикрывать бросок танков и мотопехоты на помощь восставшей Праге. А когда умолкли последние залпы, на его счет было записано 554 боевых вылета и 24 сбитых стервятника…

* * *

И еще немного о себе. Хочу продолжить рассказ о том, как 16 марта 1942 года после тяжелого ранения в воздухе и посадки на аэродром я был направлен на лечение в госпиталь, коих за последующие 10 месяцев пришлось сменить не один. Дата 16 марта осталась для меня памятной, а само ранение наложило отпечаток на состояние здоровья, оставив калекой на всю жизнь.

В тот день меня извлекли из кабины самолета, после многочисленных уколов и перевязок поместили в санитарную машину, довольно изношенную и потрепанную, положили на

носилки, подвешенные на ремнях к потолку машины, и в сопровождении полкового врача Митрофана Ивановича Козявкина и адъютанта эскадрильи гвардии капитана Ивана Михайловича Медведева увезли в Ровеньки, где находился дивизионный фронтовой госпиталь.

Допотопная санитарная машина, переваливаясь с боку на бок и буксуя, медленно двигалась по разбитой ухабистой дороге, где снежный покров смешался с грязью. Носилки, на которых мне пришлось лежать, надежно удерживали меня, легко потряхивая на амортизационных ремнях, смягчая толчки израненной руки. Когда машина подошла к крыльцу госпиталя, медперсонал выходил на обед. Узнав, что привезли раненого летчика, все немедленно возвратились. Меня внесли в светлую и просторную операционную, сразу же положили на стол и стали готовить к операции. Все делалось быстро, но без спешки и суеты. Врач и сестры в одно мгновение преобразились, облачившись в белые халаты и головные уборы. Одна из сестер хлопотала возле инструмента, а другая мигом сбросила с меня всю рваную и грязную одежду.

Когда я смотрел на врача-хирурга, опыт и профессиональное мастерство этого сильного и решительного человека казались мне всесильными. В первую очередь он констатировал, что раненый летчик потерял слишком много крови, и, чтобы спасти его, срочно требуется сделать переливание крови. Как на грех не оказалось нужной второй группы крови. Незамедлительно помощь пришла со стороны медсестры Полины Васильевны Бондаренко, она без колебаний согласилась отдать свою кровь.

Затем последовала операция — чистка ран от осколков снаряда и обрывков одежды, но этого я уже не помню и не знаю — спал после наркоза. Очнулся на койке, было уже темно, светильник тускло горел где-то за перегородкой, освещая маленькую комнатку, вернее, утолок коридора или отгороженную перегородкой часть палаты. В этом уголке стояла моя единственная койка, рядом сиделка — молоденькая девчушка, очевидно, школьница. Меня лихорадило, я пылал в жару. Мучила невероятная слабость, в голове боль и кошмар, только теперь я почувствовал в полную силу результаты ранения, не находя от боли места. Трудно сравнить с чем-то это состояние и тем более рассказать о нем.

Так в бреду прошла ночь. Сиделка непрерывно смачивала мне губы и успокаивала тем, что все страшное уже позади. Старалась меня накормить, приговаривая: «Больной, кушайте, кушайте, а то умрете!»

В этом госпитале я был недолго, всего один-два дня. Меня

решили эвакуировать дальше. Вновь пришла наша санитарная машина, я снова занял свое место, и мы отправились в Ворошиловград. Дальняя дорога была нелегкой, растрясло меня солидно, растревожило раны. Боли усилились, повысилась температура, но пришлось терпеливо молчать.

Госпиталь размещался в школьном здании, меня поместили в большую палату, расположенную то ли в актовом, то ли в спортивном зале. Началось лечение у новых врачей и медицинских сестер. По приезде в Ворошиловград Иван Медведев сдал меня врачам госпиталя, а сам заехал навестить семьи однополчан. Здесь жили Вера Довбня и Наташа Шелякина. Эта встреча была для него не очень приятной — ведь женщины будут интересоваться своими мужьями, а что он мог сказать им в утешение, когда и сам ничего толком не знал — улетели на боевое задание и не вернулись!

И вот они — Вера и Ната, — узнав от Медведева, что я нахожусь в госпитале, пришли навестить. Для меня это было большой и приятной неожиданностью. Потом они часто навещали меня, я рассказывал им о тяжелых боях, о потерях… Когда немного пришел в себя, окреп — написал письмо своей жене Татьяне: так и так, немного поцарапало, нахожусь там-то на лечении, навещают Вера и Ната, при возможности приезжай, жду.

В госпитале контингент больных часто меняется: одни, оправившись от ран, вновь возвращаются на фронт или уезжают в отпуск, другие, списанные по инвалидности, едут домой, многих тяжело раненных отправляют в глубокий тыл, а вместо них поступают все новые и новые.

Время от времени в госпиталь приезжали артисты с концертами, приходили шефы из колхозов и предприятий, вручали раненым всякого рода подарки, рассказывали о своих делах.

Прошли еще недели… Наконец во второй половине апреля приехала Татьяна, оставив у своей матери сына Гену, которому исполнился год. Приехала навестить, рассчитывала, что на короткое время, надеялась на лучшее. Кто в это время знал, как сложатся обстоятельства, какова будет обстановка на фронте? Впрочем, все считали, что враг будет остановлен, войска Красной Армии перейдут в наступление, и порукой этому был разгром немцев под Москвой.

Но война рассудила по-своему — немецко-фашистские войска вскоре перешли в наступление.

Легко мне было написать жене, чтобы она приезжала, но каково ей было добираться! Пассажирский транспорт, как железнодорожный, так и автомобильный, не ходил, многие мосты

через водные преграды были разрушены, распутица на грунтовых дорогах, все шоссейные и железные дороги находились под непрерывным воздействием вражеской авиации.

Сначала Татьяне пришлось 25 километров шагать пешком по раскисшей грунтовой дороге от своей деревни до Изюма, где военный комендант устроил ее на товарный поезд — пропуском послужило мое письмо, что нахожусь в госпитале. Товарный эшелон в пути движения неоднократно подвергался штурмовке вражеских истребителей, но все обошлось. Когда товарняк по железной дороге подошел к реке Белой, впадающей в реку Лугань, то оказалось, что накануне вражеские бомбардировщики нанесли бомбовый удар по мосту, он был разрушен, и поезд дальше не шел. Пришлось покинуть вагоны и идти в ближайшую деревню проситься на ночлег. В одной из хат старушка оказала гостеприимство — мир не без добрых людей.

На следующее утро Татьяна вместе с другими пассажирами пошла на переправу через Белую, а вся переправа — дед на рыбачьей лодке! Дождавшись своей очереди и поблагодарив деда, жена продолжила свой путь, стараясь не отстать от попутчиков. Преодолев по грязи за день несколько десятков километров, к вечеру Таня дотопала до конечной цели.

В областном городе жена в первую очередь пошла по адресу своей подруги Веры Довбни, которая все знала здесь и могла дать дельные советы. Встретились подружки, разговорились, поплакали — у одной муж пропал без вести, у другой лежит раненый, дома остался ребенок… Вера рассказала, как найти школу, в которой размещался госпиталь, как по кратчайшему пути пройти к нему. В заключение Вера добавила, что при посещении госпиталя ей и Натой никаких документов не спрашивали, и посоветовала сумочку с документами оставить дома, что Таня и сделала.

И вновь, и минуты не перед охнув, к вечеру жена пошла искать госпиталь. Попасть к раненому мужу оказалось не так просто, как думалось вначале. Оказалось, что можно проделать десятки километров пешком, но единственный шаг через порог госпиталя сделать гораздо сложнее.

Пришедшую женщину в госпиталь не пропустили и на слово не поверили, потребовав паспорт, оставшийся на квартире вместе с сумкой. Не бежать же на ночь глядя в такую даль по темным улицам! Никакие уговоры не помогали. В таких случаях выход у женщины всегда один — слезы, и она расплакалась от обиды. Сердце вахтерши дрогнуло, и она направила Татьяну к «высочайшему лицу» — военкому госпиталя. Все объяснения начинаются сначала: что она жена такого-то, приехала издалека,

паспорт остался у знакомой, хочет повидаться с мужем… Все так, но ведь «высочайшее лицо» тоже не лыком шито, почему он должен верить на слово? Он тоже хочет проявить бдительность! Проявить доброту, внимание к женщине оказалось не в его силах и правилах, на фронте он не бывал и горя не видел…

Почему бы этому, с позволения сказать, военкому, было не подняться с насиженного места, сделать всего несколько шагов до палаты, провести посетительницу к больному, убедиться в правоте ее слов — и доброе дело сделано. К сожалению, этот человек поступил по-иному: он вызвал к себе няню, няня вызвала медсестру, а уж сестра вызвала меня, лежачего больного, чтобы я пришел к военкому и подтвердил, что это действительно моя жена. Как говорится — комментарии излишни…

Наконец-то свидание состоялось — в коридоре, непродолжительное, но трогательное, все беды были позабыты. Военком, потирая руки и улыбаясь, был доволен собой. Сколько же человеку нужно, чтобы сделать для него доброе дело — совсем немного, чуть-чуть уделить ему внимания! Все последующие дни мы уже встречались без всяких препятствий, разговорам и расспросам не было конца, а разговаривать было о чем — проблем было много, и не только тех, что остались позади, но и грядущих…

Тем временем лечение продолжалось, но конца ему не было видно, перевязки и чистки раны следовали одна за другой. Из глубокой раны продолжалось выделение грязной желтой жидкости, мелких осколков, обрывков шерсти от свитера. В локтевой сустав, где рука была наиболее раздроблена, вставили дренажную трубку, через которую, как по водопроводной трубе, вытекала гнойная жидкость.

Положение как будто несколько нормализовалось — врачи лечат, жена сидит у постели и оказывает помощь медсестрам. Но недолго продолжалось такое благополучие. На фронтах шли кровопролитные бои, неспокойно было и на Южном и Юго-Западном фронтах. Назревали летние события, в госпиталь поступали новые партии раненых бойцов, а мест не хватало.

Враг рвался на Кавказ. Об этом было известно и советскому командованию, но твердой уверенности не было. По-прежнему считалось, что главным направлением остается московское, и все внимание было приковано к этому участку фронта.

В госпиталях, как правило, проходит вечное движение, и наш ворошиловградский госпиталь не был исключением. Тяжелораненые, которые нуждались в длительном лечении, подлежали эвакуации подальше от фронтовой полосы. Пришел и мой черед, и после полутора месяцев я был внесен в списки на

эвакуацию в ночь с 30 апреля на 1 мая. Обычно в таких случаях больных накануне предупреждали, что нужно быть в готовности.

Для меня это предупреждение имело особое значение — нужно было решать, как быть с женой. Она была на распутье — с одной стороны, беспокойство за оставленного ребенка, с другой — за больного мужа. Как лучше поступить и что предпринять? На следующий день с приходом Татьяны в госпиталь пришлось поставить ее в известность и объяснить обстановку. Ехать ли ей со мной или возвращаться домой? Думали, обсуждали и пришли к выводу, что ей нужно эвакуироваться вместе со мной. В эти же сутки, ночью, мы встретились на вокзале возле санитарного поезда. Эшелон был добротный, все пассажирские вагоны со специальным оборудованием и приспособлениями для перевозки раненых. Я обратился к начальнику санитарного поезда. Объяснили с женой обстановку и попросили разрешения, чтобы она могла сопровождать меня. Вопрос был решен положительно, без всяких осложнений и дополнительных просьб, чего мы даже не могли и ожидать. Меня вместе с женой поместили в вагон, где была расположена операционно-перевязочная комната, а рядом, как бы в нише, оказались одна над другой две койки.

В ночь под 1 мая 1942 года санитарный поезд тронулся с ворошиловградского железнодорожного вокзала. Мы не знали, в каком направлении он движется, да это было и не столь важно в то время. Главное, что мы ехали вместе, было «отдельное купе», где мы могли спокойно уснуть без тревог и забот.

С рассветом на первой же остановке мы узнали, что проехали Ростов-на-Дону и теперь находимся в Батайске. Стало ясно, что наш путь лежит на Кавказ. Поезд двигался по кубанским степям, теплая весна была в разгаре, вокруг было много зелени. К исходу дня поезд сделал очередную остановку в Махачкале, столице Дагестана. Это был первый пункт, где с поезда разгружалась часть раненых, которые направлялись в местный госпиталь для продолжения лечения. Мы были свободны в выборе места, сошли на перрон и осмотрелись. Вокруг была такая привлекательная природа, что было решено остаться в Махачкале. Покидая санитарный поезд, мы выразили свою искреннюю благодарность врачу и медсестрам за их внимание и заботу.

Пока проходила разгрузка поезда, стемнело. Эвакуированных размещали в автобусах и специальных машинах, развозивших раненых по госпиталям города. В один из таких госпиталей, который находился на окраине города в школьном здании, привезли и меня с женой. Поместили меня в большой палате на втором этаже, где уже лежало 30–40 человек раненых. Лежать в такой палате было невеликим удовольствием — много шума,

громких разговоров, стонов, нецензурной брани…

Жена осталась в вестибюле, возле дежурной сестры, где в ее распоряжение был предоставлен диванчик, на котором она прокоротала первую ночь. Утром при помощи медработников она сняла рядом с госпиталем комнату, вернее, койку в общей с хозяйкой комнате, определив таким образом свое ближайшее будущее.

Когда я оказался на койке, то выяснилось, что, несмотря на позднее время, сна ни в одном глазу не было. В голову приходили все новые и новые мысли: думы о жене, где и как она устроилась на ночь, беспокоила рука, а перевязок в этот день, как заявила сестра, уже не планировалось. У каждого из больных, лежащих здесь, были свои заботы и проблемы, одним оказывали медицинскую помощь — давали лекарства, делали перевязки, поправляли постели, другие — «не срочные» — должны были ждать следующего дня, многие еще не спали и бродили по палате, чего-то требовали, звали сестру и не могли уснуть.

Я лежал на койке и наблюдал за окружающими. Ночь была впереди, давая много времени для размышлений. В мыслях я возвращался в полк, к друзьям, погружался в боевую работу — там были штурмовки вражеских войск и море зенитного огня, воздушная разведка и бои с самолетами противника, там гибли люди…

Вспомнился и сын Гена, которому уже исполнился год, с первых дней которого ему так не повезло в жизни… И разве только ему одному? Сотни тысяч младенцев остались сиротами, без отцов и матерей. Вот и этому малютке пришлось на руках у матери бежать от нашествия врага, а затем, оставшись без матери у бабушки в деревне, пережить голод и холод, пожары войны, артиллерийские канонады и бомбежки, прятаться в подвалах и землянках, скитаться по пыльным и дымным дорогам войны, пережить многие болезни…

Но в тот момент, когда я лежал на больничной койке госпиталя, я прежде всего думал о жене, которая ютилась здесь, на деревянной кушетке в приемной госпиталя возле дежурной сестры. С этими мыслями я уснул.

Через несколько дней меня переместили на первый этаж, в небольшую трехместную палату, окно которой выходило во двор. С переходом в новую палату поменялись лечащие врачи и медицинские сестры, но остались по-прежнему неустанные забота и внимание к раненым — основная черта медперсонала госпиталя. Начальником хирургического отделения была женщина средних лет, весьма компетентная и опытная, большой практик, профессиональным мастерством заслужившая

популярность и авторитет среди больных. Она лично делала сложные операции и назначала лечение.

Мне приходилось часто, едва не ежедневно бывать на перевязках, иногда в операционных, где продолжалась обработка и чистка раны с удалением поврежденных участков мышечной ткани. Однажды врач была в хорошем настроении и поделилась со мной своими мыслями: «Вот что, больной. Не хочу вас сильно обнадеживать, ранение ваше серьезное и тяжелое, лечение затянется надолго, не думаю, что рука полностью излечима. Надежды на полное восстановление всех функций невелики, повреждены сухожилия и лучевой нерв, которые не поддаются лечению. По этой причине не двигаются пальцы, кисть руки не поднимается и висит плетью. Кроме того, как показал рентген, в плечевой кости осталось множество мелких осколков, которые невозможно извлечь. Однако опасность ранения не в раздробленности вашей руки, а в том, что осколок снаряда, врезавшись в грудь, застрял всего в каких-то миллиметрах не дойдя до сердца. Очевидно, вы родились в рубашке, вам суждено второе рождение».

7 июня 1942 года рано утром я еще спал при открытом окне, когда после передачи утренних новостей ко мне подошел начальник финансовой службы госпиталя. Он разбудил меня, спросив: «Скажите, больной, как ваши имя и отчество?» Я ответил ему, и он продолжил: «С большим удовольствием сообщаю вам и одновременно поздравляю с присвоением звания Героя Советского Союза, только что передан Указ Президиума Верховного Совета СССР от 6 июня 1942 года, где указана и ваша фамилия».

Да, это была поистине приятная и радостная новость. День прошел в приподнятом настроении и поздравлениях медработников госпиталя. Сообщил жене эту новость, и она поздравила с наградой.

…В конце августа 42-го года мы покинули Махачкалу. Мне был предоставлен отпуск, но лечение еще было не завершено. По-прежнему кисть левой руки не поднималась и висела неподвижно, пальцы руки, для удобства размещенной на лангетке, не работали. Опытные врачи-профессионалы были бессильны довести до конца лечение и восстановить жизнедеятельность руки. По всему было видно, что мне грозила инвалидность. Об этом ничего не говорилось и не было записано в медицинской справке, которая была мне вручена при выписке, но факт был налицо.

В этот момент я почувствовал себя никому не нужным, свое бессилие, неуверенность в себе и оторванность от мира. Ехать

было некуда — в часть возвращаться бесполезно, на фронте калеки не нужны, все равно буду списан, родные места тоже находилась под оккупацией.

Но эта неуверенность в себе длилась недолго. Поразмыслив, стряхнув с себя угнетение, стал действовать. Решил предоставленный мне отпуск использовать для поисков и поездок по лечебным учреждениям. Кто-то мне подсказал, что в Свердловске есть лечебница, где лечат таких больных, были и другие советы и рекомендации.

И мы с женой двинулись в путь военно-транспортным самолетом Ли-2, который доставил нас в Москву. Я получил правительственную награду — орден Ленина и медаль «Золотая Звезда», после чего мы поездом направились на Урал, в Свердловск.

В эвакогоспитале, куда я обратился, бригадный врач — начальник эвакогоспиталя, уже в возрасте, очень душевный человек, осмотрев мое ранение, ободрил меня, сказав при этом: «Сынок, не падай духом, руку мы тебе восстановим, и ты будешь еще летать и бить врага!»

«Да, — подумал я, — свежо предание, да верится с трудом». Таким обещаниям я не мог поверить, но и возражать не стал. Все же у меня появилась искра надежды, и я горячо поблагодарил его за добрые пожелания.

Этот добрый человек выдал мне направление в свердловский Институт травматологии и ортопедии, и я снова оказался на больничной койке. Здесь в институте профессор Чаклин, единственный специалист и «волшебник» в этом направлении, действительно совершал чудеса, делая из инвалидов с законченной судьбой полноценных бойцов, способных возвратиться на фронт.

Профессор дважды оперировал меня: сшивал нерв, сухожилия, долбил в запястье кость и еще делал какие-то операции. Все это дало удивительный результат: кисть была зафиксирована в поднятом положении, восстановлена работоспособность руки, стали двигаться пальцы, появились чувствительность кожи и сила в руке. После двух-трех месяцев лечения с хорошим настроением я покинул этот медицинский институт.

После того как было закончено мое лечение, медицинская комиссия признала меня негодным к летной работе, пришлось поступить на учебу в Военно-воздушную академию. Окончив ее, я убыл на фронт в свою родную часть — 16-й гвардейский истребительный авиаполк, где прошел медкомиссию и был допущен к летной работе. Переучившись на новые истребители,

принял участие в боях против немецко-фашистских войск в качестве заместителя командира авиаполка, выполнив последние вылеты при штурме Берлина и освобождении Праги…

Иллюстрации

В. П. Карпович после выпуска из Борисоглебского авиационного училища. Умань, декабрь 1938 г.

Редкие минуты досуга. Умань, декабрь 1938 г.

В. П. Карпович в форме летчика. Умань, 1939 г.

Автор в первый год войны

Однополчане и боевые друзья: Ф. В. Атрашкевич

К. М. Бессокирный

И. С. Бовшик

А. Е. Бондаренко

В. М. Викторов

Г. Г. Голубев

А. Д. Гроссул

В. А. Дмитриев

П. Я. Довбня

А. Е. Дроздов

Н. В. Дурнов

Л. Л. Дьяченко

П. Ф. Емельянов

В. И. Жердев

В. П. Иванов

К. М. Искрин

Д. А. Камаев

А. Ф. Клубов

Д. И. Коваль

М. И. Карганян-Коваль

Д. Г. Коган

С. К. Комлев

Г. Н. Копылов

Н. Н. Коряев

Г. Е. Корницкий

П. П. Крюков

В. К. Кутузов

Н. Я. Лукашевич

С. И. Лукьянов

А. П. Лытаев

Г. Т. Масленников

А. Н. Матвеев

Я. Меметов

К. М. Миронов

К. Е. Михальчева-Кириллова

С. С. Назаров

В. Н. Никитин

Д. Е. Никитин

Л. И. Павленко

А. И. Панов

М. А. Погребной

А. И. Покрышкин

Г. А. Речкалов

К. Е. Селиверстов

И. Т. Скороход

Н. А. Старчиков

А. И. Сулима

К. В. Сухов

Л. В. Тетерин

А. П. Торбеев

Н. Трофимов

А. Е. Урванцев

В. И. Фадеев

А. В. Федоров

В. А. Фигичев

И. Е. Ханин

С. И. Хархалуп

М. И. Хмельницкий

П. Т. Шаповалов

В. И. Яницкий

П. П. Грачев, Г. А. Речкалов

Братья Борис и Дмитрий Глинки, Герои Советского Союза

К. А. Погребной, Н. В. Дурнов, Г. Т. Шевчук

Данилов, Г. Т. Масленников

После вручения государственных наград. В центре — заместитель председателя Президиума Верховного Совета СССР А. Е. Бадаев. Москва, Кремль, август 1942 г.

В. П. Карпович с женой Татьяной. Махачкала, июнь 1942 г.

Военный комиссар Буйнакского РВК, автор, М. Я. Барышев

Герои Советского Союза. Москва, Академия ВВС, 1944 г.

Учебная группа Академии ВВС. Москва, 1944 г.

А. М. Сулима, В. П. Карпович, Л. И. Павленко. Германия, март 1945 г.

Летчики полка на отдыхе. Германия, 1 мая 1945 г.

Встреча ветеранов полка на юбилее части. Слева направо: В. П. Карпович, Ю. И. Яковенко, В. П. Иванов, Л. И. Павленко, В. Н. Никитин, К. В. Сухов, Н. И. Кудинов, А. И. Покрышкин, Ф. В. Кутищев, А. М. Матвеев, Г. Т. Масленников. 1979 г.